

Verrat
in der
Normandie
Friedrich
Georg
Eisenhowers deutsche Helfer
GRABERT

Entschieden hochstehender Verrat und die Angst vor Hitlers Bombe, wie unsere Welt heute aussieht? Seit über 60 Jahren schwieg die Geschichtsschreibung über die brisanten Hintergründe und Folgen der Invasion in der Normandie im Sommer 1944. Nun wurde das Tabu gebrochen. In seinem brisanten Buch beantwortet Friedrich Georg folgende Fragen:

- Warum landeten die Alliierten am 6. Juni 1944 nach jahrelangem Zögern in größter Eile und unter Inkaufnahme extremer Risiken in der Normandie?
- Warum wurden die unblutigeren Alternativen übergangen?
- Hatten die Deutschen das größte Kriegsgeheimnis der Alliierten geknackt?
- Gibt es überzeugende Hinweise auf eine gutorganisierte Verschwörung von hochstehenden deutschen Offizieren mit dem Ziel eines alliierten Invasionserfolges?
- Welche Rolle spielten Admiral Wilhelm Canaris, Feldmarschall Erwin Rommel und der spätere NATO-Oberbefehlshaber Hans Speidel wirklich?
- Wurde die deutsche Niederlage künstlich herbeigeführt, oder war sie nur eine Folge der materiellen Überlegenheit der Alliierten?
- Bestand eine Koordination mit dem Zusammenbruch der Heeresgruppe Mitte an der Ostfront?
- Wo blieben Hitlers Geheimwaffen wie V-1, Düsenflugzeuge und Magnetminen?
- War die Angst der Amerikaner vor Hitlers Atombombe berechtigt?
- Wollte sich eine der Siegermächte die alleinige Kontrolle über die deutsche Hochtechnologie im Überraschungsschlag aneignen?
- Was hat es mit dem ›Kampf um die Zeit‹ zwischen Deutschland und den Alliierten auf sich?
- Wovor hatte Churchill bis zum Kriegsende Angst?

ISBN 978-3-87847-237-7



GRABERT

Friedrich Georg

Verrat

in der

Normandie

Eisenhowers deutsche Helfer

Am 6. Juni 1944 kam es an den Küsten der Normandie zu einem epochemachenden Ereignis, dessen Bedeutung wohl nur mit dem Ergebnis der Schlacht von Waterloo verglichen werden kann. Nach jahrelangem Streit und Zögern unternahmen die Engländer und Amerikaner in größter Eile im Jahre 1944 ihre Landung auf dem Kontinent. Selbst ein Fehlschlagsrisiko von 50 Prozent wurde dabei in Kauf genommen. Eisenhower war wohl der einzige General des Zweiten Weltkrieges, der an einem Tag einen ganzen Krieg verlieren konnte. Tatsächlich hatten die nüchtern rechnenden Westalliierten für dieses gefährliche Wagnis gewichtige Gründe, über die 60 Jahre nach Kriegsende immer noch gern der Mantel des Schweigens gehängt werden soll.

Der Invasionsentscheid wurde den Alliierten leichter gemacht, da sie einen kriegsentscheidenden Trumpf in ihrer Tasche wußten: Als am 6. Juni 1944 die alliierte Invasion Frankreichs (›Operation Overlord‹) begann, waren die deutschen Verteidiger, die von der Vorbereitung der Invasion wußten und sie längst erwartet hatten, plötzlich wie blind und taub. Die nach lange vorbereiteten Alarmplänen zum Eingreifen bereitgestellten deutschen Reserven kamen völlig verspätet und chaotisch einzeln nacheinander zum Einsatz, und Wochen waren vonnöten, um ein zentrales Kommando für die Aktionen der Wehrmacht, SS, Luftwaffe und Marine an der Westfront in Frankreich herzustellen.

In den letzten Tagen vor dem ›D-Day‹ hatte man sich statt dessen nicht gescheut, in größter Eile noch wichtige Kräfte aus der Normandie wegzuverlegen. Die präzise deutsche Militärmaschine, die den Alliierten noch in Italien im Frühjahr 1944 erfolgreich Abwehrschlachten bei weit ungünstigerem Kräfteverhältnis geliefert hatte, kam völlig aus dem Takt und versagte. Vor allem auf der Kommandoebene reihten sich Fehler an Fehler. Obwohl genügend Nachschub bereitgestellt war, erreichte er kaum die kämpfende Truppe, und die zur Invasionsabwehr vorgesehenen neuartigen Waffen wurden nicht oder falsch eingesetzt. Wie kam es, daß mit Luftwaffe und Marine gleich zwei ganze Waffengattungen ausfielen oder sinnlos verheizt wurden? Trotz allem hielten die deutschen Verteidiger die Westalliierten in einer verzweifelten achtzigtägigen Schlacht auf, bevor die endgültige Niederlage über sie hereinbrach.

Dies klingt um so erstaunlicher, als die deutsche Hauptmacht bis Ende Juli 1944 untätig Gewehr bei Fuß auf eine angebliche zweite alliierte Invasion im Pas-de-Calais warten mußte, die nie kam. Der alliierte Oberkommandierende in Europa, General Eisenhower, berichtete dann auch nach dem Krieg, daß die eigenen Verluste in Frankreich weitaus höher als erwartet gewesen seien. Hat organisierter Verrat und Sabotage durch hohe und höchste deutsche Offiziere den Erfolg der Landung erst möglich gemacht?

Friedrich Georg zeigt an teilweise für die Betroffenen recht tragisch ausgegangenen Beispielen auf, daß in der Normandie nicht alles mit rechten Dingen zugegangen ist. Die wahren Gründe für das Gelingen der Landung in der Normandie und den alliierten Sieg wurden bisher öffentlich nie diskutiert, zu viele hätten dabei etwas zu verlieren gehabt. Dennoch hat dieses Gemisch aus militärwirtschaftlichen und technologischen Interessen mit hochrangigem Verrat Hunderttausende Leben auf beiden Seiten gekostet. Statt des erwarteten deutschen Zusammenbruchs kam es in den nach der erfolgreichen Landung folgenden Monaten für weite Teile Europas zur blutigsten Phase des Zweiten Weltkrieges, die mehr Opfer und Zerstörungen forderte als die ganzen vorangegangenen fünf Kriegsjahre. Der Autor belegt, daß die schnellen Fortschritte auf deutscher Seite in Sachen Nuklearwaffen die Alliierten dazu veranlaßten, den Zeitpunkt der Landung früher als vorgesehen festzulegen und die Landung an den Küsten der Normandie statt in der Provence oder auf dem Balkan durchzuführen.

Veröffentlichungen
des Instituts für deutsche Nachkriegsgeschichte
BAND XL

in Verbindung mit zahlreichen Gelehrten des In- und Auslandes
herausgegeben von Wigbert Grabert

Friedrich Georg

Verrat in der Normandie

Eisenhowers deutsche Helfer



GRABERT-TÜBINGEN

Druck und Bindung: Kösel, Altusried
Gesamtgestaltung: Claude Michel, Rottenburg/N.
Umschlagmotiv: »Raketenbomber vom Typ ›Typhoon‹ bei Falaise«,
Gemälde von Frank Wooton

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Georg, Friedrich:

Verrat in der Normandie:
Eisenhowers deutsche Helfer /
Friedrich Georg.- Tübingen : Grabert-Verlag, 2007
(Veröffentlichungen des Instituts für deutsche
Nachkriegsgeschichte; Bd. 40

ISBN 978-3-87847-237-7

NE: Georg, Friedrich: [Sammlung?;
Institut für deutsche Nachkriegsgeschichte <Tübingen>
Veröffentlichungen des Instituts …



ISBN 978-3-87847-237-7
ISSN 0564-4186

Postfach 1629, D-72006 Tübingen
www.grabert-verlag.de

Gedruckt in Deutschland

Inhaltsverzeichnis

Überrascht, blind und taub in die Kriegsentscheidung?

Nach jahrelangem Streit und Zögern unternahmen die Engländer und Amerikaner in größter Eile im Jahre 1944 ihre Landung auf dem Kontinent. Selbst ein Fehlschlagsrisiko von 50 Prozent wurde dabei in Kauf genommen. Tatsächlich hatten die nüchtern rechnenden Westalliierten für dieses gefährliche Wagnis gewichtige Gründe, über die sechzig Jahre nach Kriegsende immer noch gern der Mantel des Schweigens gehängt werden soll. Der Invasionsentscheid wurde den Alliierten leichter gemacht, da sie einen kriegsentscheidenden Trumpf in ihrer Tasche wußten:

Als am 6. Juni 1944 die alliierte Invasion Frankreichs (›Operation Overlord‹) begann, waren die deutschen Verteidiger, die von der Vorbereitung der Invasion wußten und sie längst erwartet hatten, plötzlich wie blind und taub. Ein Großteil von ihnen wurde, wie es die Engländer ausdrückten, ›in den Unterhosen überrascht‹.

Selbst als sich die Meldungen über die Landung immer mehr konkretisierten, zögerte die deutsche Führung weiter, an eine Invasion zu dieser Stunde und in diesem Küstenabschnitt zu glauben.

Die nach lange vorbereiteten Alarmplänen zum Eingreifen bereitgestellten deutschen Reserven kamen völlig verspätet und chaotisch einzeln nacheinander zum Einsatz, und Wochen waren notwendig, um ein zentrales Kommando für die Aktionen der Wehrmacht, SS, Luftwaffe und Marine an der Westfront in Frankreich herzustellen.

Die präzise deutsche Militärmaschine, die den Alliierten noch in Italien im Frühjahr 1944 erfolgreich Abwehrschlachten bei weit ungünstigerem Kräfteverhältnis geliefert hatte, kam völlig aus dem Takt und versagte. Vor allem auf der Kommandoebene reihten sich Fehler an Fehler.

Trotz allem hielten die deutschen Verteidiger die Westalliierten in einer verzweifelten achtzigtägigen Schlacht auf, bevor die endgültige Niederlage über sie hereinbrach.

Allein am Invasionstag fielen wohl über 12 000 alliierte und 7000 deutsche Soldaten, wobei die genauen alliierten Verluste bis heute ein gut gehütetes Geheimnis in Armeearchiven sind.[1]

[1] Volker GREMLER, »Bollwerk am Meer«, in: *DWJ* 06/06 S.140-143.

Der alliierte Oberkommandierende in Europa, General EISENHOWER, berichtete dann auch nach dem Krieg, daß die eigenen Verluste in Frankreich weitaus höher als erwartet gewesen seien. Bereits im Juli 1944 hatten die Amerikaner Munitionskontingente an der Normandiefront verschossen, die von der Planung erst für 1946 vorgesehen waren. Auf anderen Kriegsschauplätzen mußte der Nachschub zugunsten der Invasionsstreitkräfte rationiert werden, so angespannt war die Lage der Alliierten. EISENHOWER sagte aber auch: »Unsere beste Waffe war die deutsche Führung, die gegen alle Regeln der Kriegskunst handelte.« Genau hier wurde eine atemberaubende Indizienkette zusammengetragen, daß hier mehr als Zufall dahintergesteckt habe. Ein alliiertes Nachkriegsurteil schrieb dann auch: »Vom Mann und von der kämpfenden Front gesehen, kann man nicht sagen, daß wir durch taktische Überlegenheit die Schlacht an die Normandie gewonnen haben.«[1]

Hat organisierter Verrat durch hohe deutsche Offiziere den Erfolg der Landung erst möglich gemacht?

Die wahren Gründe für die Landung in der Normandie und den alliierten Sieg wurden bisher öffentlich nie diskutiert, zu viele hätten dabei etwas zu verlieren gehabt. Dennoch hat dieses Gemisch aus militärwirtschaftlichen und technologischen Interessen mit hochrangigem Verrat Hunderttausende Leben auf beiden Seiten gekostet.

Neue Erkenntnisse, die sich aus der Freigabe geheimer russischer Archive, aus Berichten von Militärwissenschaftlern, Memoiren der Beteiligten sowie kritischen Untersuchungen von Fachleuten ergeben, erfordern deshalb eine völlig neue Sicht auf die Invasion, deren Gelingen das Bild Europas bis heute bestimmt.

[1] Siehe Bericht von General EISENHOWER über die schweren US-Verluste in der Schlacht um Frankreich (»The Marshall Report«, in: *The New York Times* vom 15. Oktober 1945).



Kapitel 1

Ging in der Normandie alles mit richtigen Dingen zu?

Royal Marines erreichen
den Strand des Calvados. Hemmende
und lähmende Maßnahmen von seilen
der deutschen Befehlshaber in den
ersten Stunden der alliierten Invasion
– also Sabotage – sorgten dafür, daß
die verschiedenen Landeaktionen
ohne den erwarteten Widerstand
über die Bühne gingen.

›D-Day‹ – Sieg oder Vernichtung?

Die gelungene Invasion Frankreichs im Juni 1944 ist ein Ereignis, das unsere Welt bis heute beeinflußt.

Schon im Frühjahr jenes Jahres war den Beteiligten auf beiden Seiten der Front klar, daß sich die Entscheidung anbahnte. So sprach Generaloberst JODL bei seiner Rede vor dem Reichskabinett am 5. Mai 1944 über die Bedeutung der kommenden großen Schlacht in Frankreich: »Heute stehen wir vor der Großlandung der Westmächte und damit vor den für den Ausgang dieses Krieges und für die Zukunft entscheidenden Kämpfen. Für uns ist der Weg klar vorgezeichnet, vor uns steht entweder der Sieg oder die Vernichtung. Ich sehe dem Kampf mit vollem Vertrauen entgegen. Ein Abwehrsieg wird die militärische und politische Lage von Grund auf ändern, denn eine solche Landung, die man jahrelang in allen Einzelheiten vorbereitet hat, kann man nicht einfach wiederholen, von Innenpolitischen Auswirkungen in England und Amerika ganz zu schweigen.«[1]

[1] Zitiert nach: Heinz SCHMOLKE, *Die Kriegsentscheidung. Der Verrat in der Normandie*? *944*, Historia, Horb 2004, S. 18.

Die Kriegsmarine Seekriegsleitung schrieb in einem Bericht vom 6. Juni 1944 zum Beginn der Invasion: »Der Krieg ist für Deutschland in seine entscheidende Phase eingetreten. Noch einmal bietet sich die Möglichkeit, eine schnelle Entscheidung des Krieges durch einen kurzen, aber wuchtigen Waffengang herbeizuführen. Daß es sich tatsächlich um eine große, entscheidungssuchende Unternehmung gegen Westeuropa handelt, steht außer Frage!«

Wenn die Invasion gelingen sollte, dann würde sie die Deutschen in einen Landkrieg an einer zweiten Hauptfront verwickeln, ihr immer wiederkehrender Alptraum seit 1914.

Generalfeldmarschall ROMMEL war noch kurz vor der Invasion der festen Zuversicht, den Angriff der Alliierten abwehren zu können. Er äußerte die Meinung, so schnell könnten die Alliierten dann nicht wieder einen weiteren Versuch unternehmen.

Tatsächlich, wäre bei einem Scheitern der Invasion eine Wiederholung auf lange Zeit nicht mehr möglich gewesen.

Die Deutschen hätten dann ihre Panzerdivisionen an die Ostfront verlegen und so mit größter Wahrscheinlichkeit den Zusammenbruch der ›Heeresgruppe Mitte‹ verhindern können. Hier fehlten vor allem die Panzerreserven, die, versteckt in Obstgärten und Wäldern Frankreichs, auf die Landung der Westalliierten warteten.

Auch die Westalliierten wußten, worum es ging. Das hohe moralische Ziel einer ›Befreiung Europas‹ wird heute als Hauptmotiv CHUR-

CHILLS und ROOSEVELTS in weiten Kreisen akzeptiert, trifft aber viel zu kurz. Selbst unter Inkaufnahme größter Risiken mußten sie schnellstmöglich auf dem europäischen Kontinent landen, um eine tödliche Bedrohung abzuwenden. Die Alliierten nannten möglicherweise deshalb den Invasionstag ›D-Day – den Tag der Entscheidung‹.

Die unangenehmen Fragen wollen nicht verstummen

In den letzten Jahrzehnten versuchte die etablierte Geschichtsschreibung von vornherein klarzustellen, daß die Geschichte der Normandieinvasion ein einziger Triumphzug für die westalliierte Kriegstechnik gewesen sei. Der quantitativen und qualitativen Überlegenheit der Amerikaner und Engländer hätten die Deutschen nichts entgegensetzen können, und der Kampf sei schon verloren gewesen, bevor er begann.

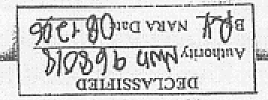
Keine Operation des Zweiten Weltkrieges war so sorgfältig geplant wie die Invasion an der Nordküste Frankreichs. Keine Operation konnte sich mit ihr messen in dem Aufwand an Menschen und Material, der hier aufs Spiel gesetzt wurde. Dennoch war das Risiko eines völligen Scheiterns der Invasion überaus groß. General Walter BEDELL SMITH, der es als Generalstabschef des Oberkommandierenden der Westalliierten genau wissen mußte, schätzte im Frühjahr 1944 die Chancen, den zu errichtenden Brückenkopf zu halten, lediglich auf 50 Prozent!

Tatsächlich endete die Schlacht in der Normandie mit einer vollständigen deutschen Niederlage. Schon bald nach Kriegsende wurde aber immer wieder die Frage aufgeworfen, ob alles mit richtigen Dingen zugegangen sei. Wäre alles anders gekommen, wenn die deutsche Abwehr von Landungsort und Angriffszeit Kenntnis gehabt hätte? Geradezu unverständlich wird es, wenn man davon ausgeht, daß die Deutschen dieses größte Kriegsgeheimnis der Alliierten entschlüsselt hatten und trotzdem diese Erkenntnisse nicht ausnützten.

Warum durften die bereitgestellten deutschen Panzerreserven nicht rechtzeitig eingesetzt werden?

Kriegsteilnehmer der deutschen Seite berichteten immer wieder von scheinbar ›unerklärbaren Vorkommnissen‹, bei denen die eingeübte deutsche Militärmaschine, die noch bis vor kurzem tadellos funktioniert hatte, in entscheidenden Momenten versagte.

Jahrzehntelang konnte oder wollte niemand die Frage stellen, ob ein Zusammenhang zwischen diesen Vorgängen bestand. Diese Aufarbeitung wurde nun versucht.



CONFIDENTIAL

The lack of qualified personnel and changes in location and requirements of using agencies calls for the reexamination of present document distribution procedures. This shortage of personnel, which materially reduces the effectiveness of Document Centers and restricts detailed listing and study of documents, has also affected the using agencies. While formerly it was possible for the using agencies to take out large collections of documents on loan, in order to determine and locate papers of interest, it is no longer possible for many of these agencies to do this without withdrawing documents from circulation for considerable periods of time. Consideration must be given to possible methods of pre-screening of collections, which would permit a more rapid circulation among using agencies.

It is also necessary for this conference to consider the overall problem of the denial of certain archives, records, and papers to the Germans. Serious consideration must be given to plans for the organized destruction of papers which possess no value for the Allies, and which must be denied to the Germans. We must be cognizant at all times of the final disposition of documents required for study in Germany which must not be permitted to fall into German hands after the departure of occupation forces. In connection with this we wish to explain Group C.C., USFET and War Department action in asking for the complete withdrawal from quadrupartite consideration of a proposed directive for the handling of captured documents. This directive which was based on the suggestion of certain British archivists would have "frozen" most documents "in situ" and seriously delayed the program of final clean-up in Germany. In asking for the withdrawal the American member of the council was requested to state that the American Government was reconsidering the question and proposed to submit another paper at some future date. The question was then coordinated with the War Department and they were asked to prepare a draft of State, War, Navy Coordinating Committee views on documents which should be destroyed, or to which the Germans were to be denied all future access. This paper, which is to be incorporated into theater views, is to be submitted for quadrupartite action.

All consideration for changes in standard operating procedures must nevertheless bear in mind American responsibility for implementation of existing Anglo-American agreements and quadrupartite commitments which must be complied with at all times.

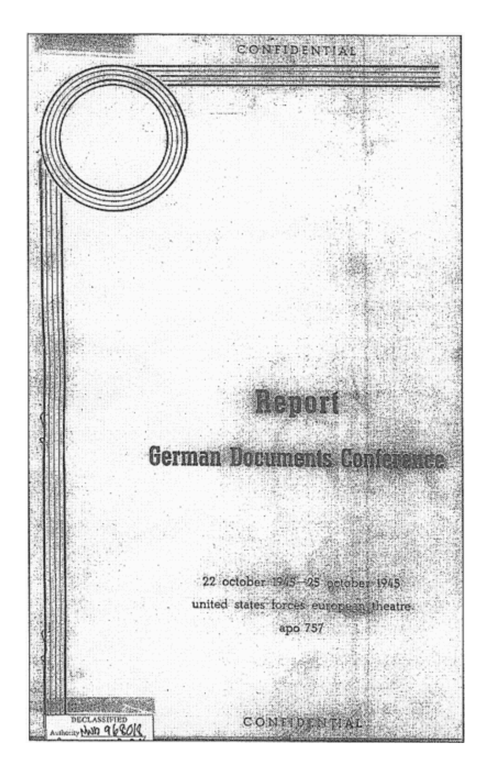
Plan for Conference.

The Conference will be organized into a Governing Committee and appropriate Sub-committees. Sub-committees are to be formed to deal with individual items of the agenda. Preliminary committees designated by the temporary conference chairman have assembled pertinent data on the major agenda topics for the convenience of sub-committees dealing with those subjects. The interim reports are intended as a guide for the sub-committees. The Governing Committee, composed of representatives of the War Department, G-2, United States Forces, European Theater, Director of Intelligence, Office of Military Government for Germany (U.S.), and members of the Army and Austria Document Centers, will review Sub-committee reports and recommendations. These will be incorporated into the final report and recommendations of the conference. Representatives at the Conference will then obtain concurrence or comments from their respective organizations. The plan will then be carried into execution by appropriate action of the Theater Commander and the A.C. of S., G-2 War Department.

S. F. GRONICH
Lt Col GSC
Conference Chairman

5

CONFIDENTIAL


CONFIDENTIAL

Report

German Documents Conference

22 october 1945 - 25 october 1945
united states forces european theatre
apo 757

CONFIDENTIAL

Vernichtete Wahrheit

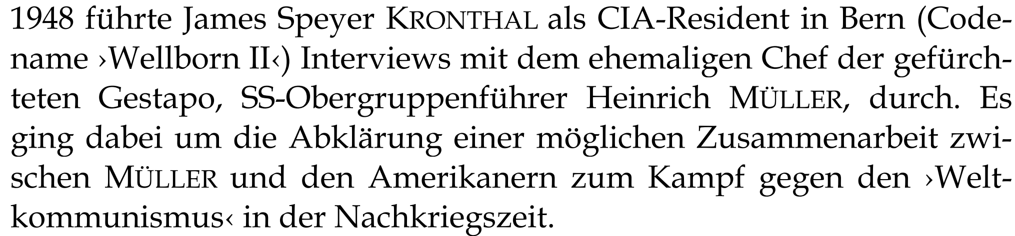
Bisher nur als Phantasien abgetan, beweist dieses amtliche US-Dokument aus dem NARA (National Archives and Records Administration), daß die Alliierten nach ihrem Sieg konferenzmäßig Vernichtungsaktionen von weggenommenen Dokumenten organisierten, die für die Deutschen sonst nützlich gewesen wären.

Der so entstehenden einseitigen Geschichtsverzerrung trugen auch alliierte Beschlüsse auf derselben Konferenz bei, nach denen sichergestellt wurde, daß Schlüsseldokumente, die für die Deutschen wichtig sein konnten, aber nicht zerstört werden sollten, den Deutschen für immer und ewig vorenthalten wurden.

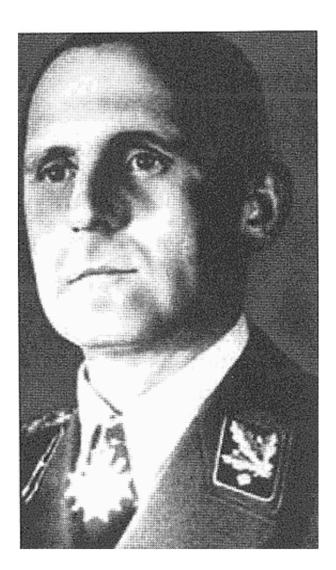
(Quelle: *Report: German Documents Conference,* RG40, Entry 75, Box 62, S. 5)

Sicherlich war vielen ehemaligen Kriegsteilnehmern nicht vorstellbar, daß hochstehende deutsche Persönlichkeiten aktiv am Untergang der eigenen Kameraden arbeiteten. Außerdem hatten einige der in der Normandie befehlsführenden hohen deutschen Offiziere später wieder wichtige Kommandoposten in der neuen ›Nordatlantischen Allianz‹ übernommen. Es war also besser, keine unnötigen Fragen zu stellen.

›Gestapo-Müllers‹ Bekenntnisse



1948 führte James Speyer KRONTHAL als CIA-Resident in Bern (Codename ›Wellborn II‹) Interviews mit dem ehemaligen Chef der gefürchteten Gestapo, SS-Obergruppenführer Heinrich MÜLLER, durch. Es ging dabei um die Abklärung einer möglichen Zusammenarbeit zwischen MÜLLER und den Amerikanern zum Kampf gegen den ›Weltkommunismus‹ in der Nachkriegszeit.

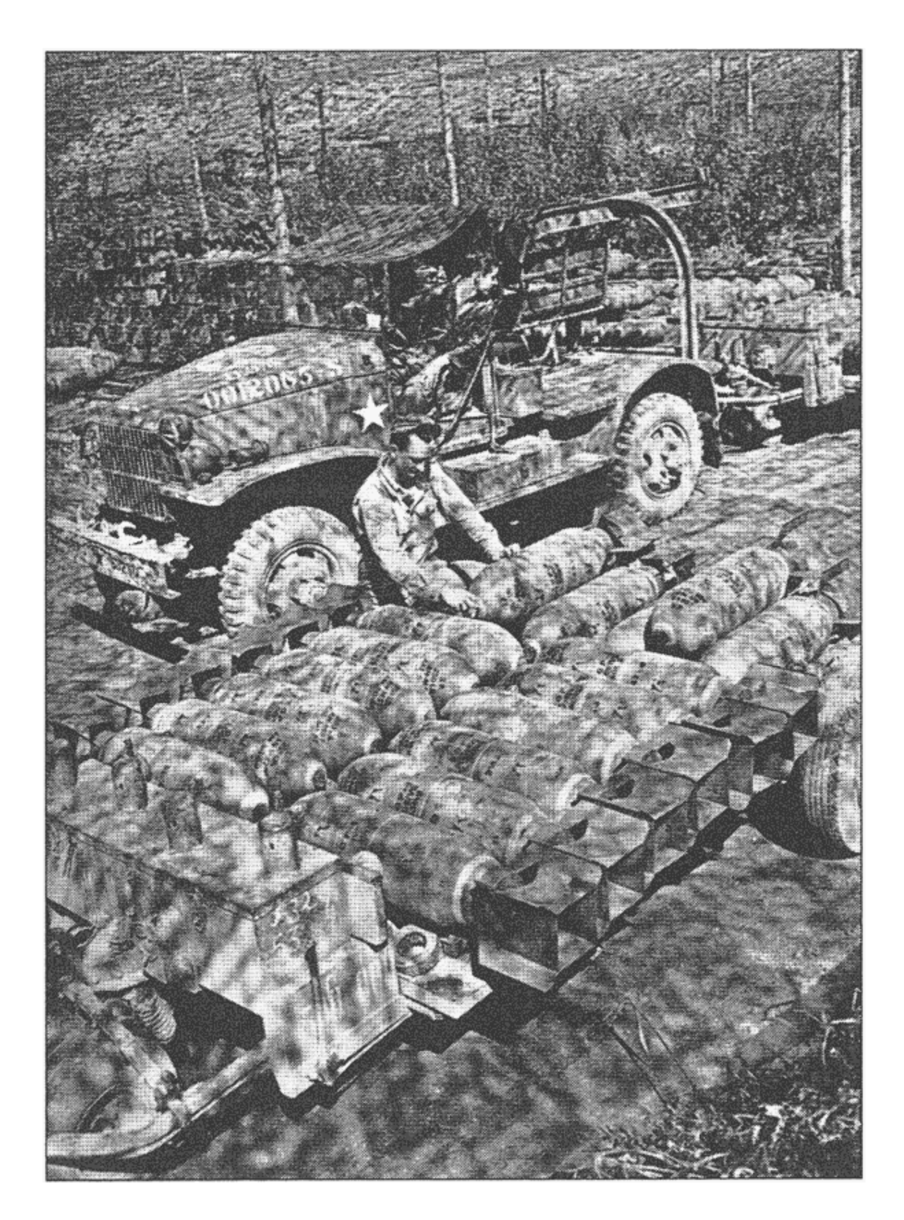


SS-Obergruppenführer Heinrich MÜLLER.

Als KRONTHAL MÜLLER über die Ereignisse des 20. Juli 1944 befragte, fielen beim ehemaligen Gestapo-Chef folgende Worte: »Nur als eine Nebenbemerkung, ein Großteil des armseligen deutschen militärischen Verhaltens in Frankreich nach der Invasion geschah durch absichtliche Versuche seitens der Verschwörer und ihrer Freunde, um gegenüber den Westmächten zu kapitulieren oder um die Amerikaner und Engländer durch die Front passieren zu lassen, damit diese Deutschland noch vor den Russen erreichen sollten. Militäreinheiten wurden vom Kampf zurückgehalten und alle möglichen Arten von Kontakten mit der alliierten Seite angebahnt.«

Es bleibt zu prüfen, ob es sich bei diesen 1995 bekanntgewordenen Äußerungen eines der gefürchtetsten Männer des Dritten Reiches um Behauptungen eines zynischen Geheimdienstmenschen handelte, der nicht akzeptieren wollte, daß der Krieg von den Alliierten auf ›normale‹ Weise gewonnen wurde, oder ob hier ein Insider intime Einzelheiten der Verhörergebnisse ausplauderte, die er als Chef der Gestapo den bedauernswerten Opfern des 20. Juli 1944 abgerungen hatte.[1]

[1] Gregory DOUGLAS, *›Gestapo Chief‹. The 7948 Interrogation of Heinrich Müller,* James Bender 1995, Bd. 1, S. 178.



Kapitel 2

Vorspiel zum Drama

Die Alliierten wußten von vornherein um die entscheidende Rolle, die ihre Luftwaffe beim Unternehmen ›Overlord‹ spielen würde, und verstärkten – im Gegensatz zur deutschen Führungsspitze – ihre Vor-bereitungen entsprechend. Hier: Lager der 8. US Air Force (mit Chevrolet-Traktor).

Die große deutsche Chance
oder: das Kräfteverhältnis zu Beginn der Landung

Die alliierten Invasionsstreitkräfte hatten für ihre Landung in Frankreich 130 500 Mann bereitgestellt. Von dieser Streitmacht sollten mit der ersten Welle am 6. Juni 1944 20 000 Mann anlanden, die bis am Abend des 7. Juni 1944 auf 107 000 Mann verstärkt werden sollten. Trumpfkarten der Alliierten waren ihre Luft- und Seeherrschaft. Würde dies alles aber ausreichen?

Wenn man die Stärke der deutschen Verteidiger dagegen setzt, hatte allein die von der Invasion unmittelbar betroffene 7. deutsche Armee 124 358 Mann zur Verfügung. Damit hätten die Deutschen über eine erhebliche zahlenmäßige Überlegenheit gegenüber den noch schwachen Landungstruppen verfügt. Davon entfielen auf die stationären Küstenverteidigungsdivisionen 57 653 Mann.

Dies war bereits etwas mehr, als die Alliierten mit ihrer ersten Welle am 6. Juni anlanden wollten. Hinzu kamen 10 555 Mann der 91. LL (Luftlandedivision) und 56 150 Mann der drei gepanzerten Divisionen.[1]

Damit wird klar, daß die deutschen Verteidiger in der Normandie in der Anfangsphase die zahlenmäßige Überlegenheit gehabt hätten, zu der eine qualitative Überlegenheit auf dem Gebiet der Heeresrüstung über die Alliierten hinzukam (Stichwort: ›Tigerpanzer‹, ›Spähpanzer‹, ›Achfachtflak‹, ›Panzerfaust‹),

Das deutsche Oberkommando hätte also nur dafür sorgen müssen, daß alle bei Beginn der Landung rechtzeitig alarmiert würden und daß es danach zu einer raschen Konzentration der Panzerkräfte kam.

In diesem Fall hätte man bereits in den Vormittagsstunden des 6. Juni 1944 den Gegner mit größter Wahrscheinlichkeit wieder ins Meer zurückwerfen können, wie es auch vom Führerhauptquartier und von Feldmarschall ROMMEL geplant wurde. Dies hätten auch die alliierten Luft- und Seestreitkräfte nur abmildern, nicht aber verhindern können.

Es sollte dann aber ganz anders kommen.

Völlig auf sich allein gestellt, gelang es den wenigen bodenständigen deutschen Infanteriedivisionen in den vordersten Stellungen die Invasion in der ersten empfindlichen Phase fast schon zum Scheitern zu bringen.

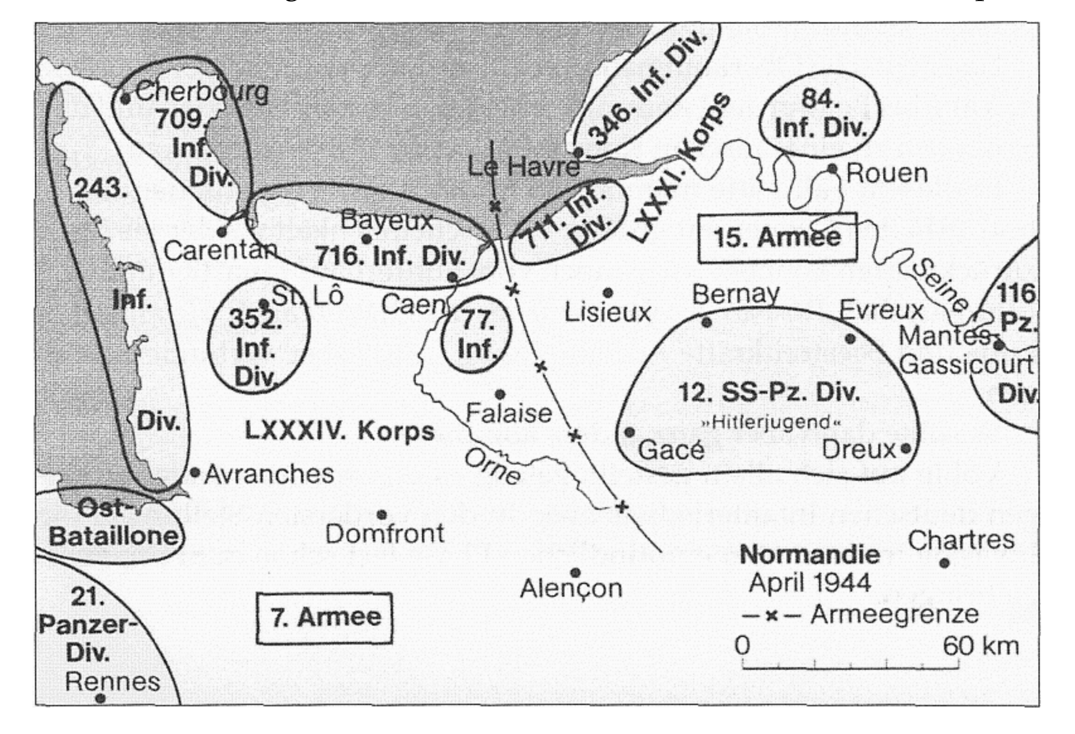
[1] Heinz SCHMOLKE, *Die Kriegsentscheidung. Verrat in der Normandie*, Historia, Horb 2004, S.42.

Abt. 1: Was wußten die Deutschen über Ort und Zeitpunkt der geplanten Invasion?

Die Chancen, die Landungsoperation zurückzuschlagen, würden sich erheblich verbessern, wenn es den Deutschen gelänge, Zeit und Ort der Invasion zu berechnen.

Alles verraten und bekannt? Große Sorgen auf der alliierten Seite im Mai 1944

Bis April 1944 konnten die englischen und amerikanischen Geheimdienste ihren Befehlshabern melden, daß alle deutschen Verstärkungstruppen des Atlantikwalls der 15. Armee nördlich der Seine unterstellt wurden. Auf einmal wurde alles anders! Im Mai 1944 fiel den alliierten Geheimdiensten plötzlich der verstärkte Schienenverkehr zwischen Seine und Loire auf, und entscheidend war die Verlegung der Panzer-Lehrdivision sowie der 21. Panzerdivision in die Gegend von Caen und Lemont. Die starke 116. Panzerdivision der Wehrmacht lag auf beiden Seiten der Seine westlich von Paris, und die 12. SS-Panzerdivison ›Hitlerjugend‹ lag in der Nähe von Louviers, alles in Reichweite der Landungsstrände zwischen Le Havre und Cherbourg. Danach gab es weitere Ereignisse, die alle darauf hindeuteten, daß die Deutschen von den alliierten Landungsabsichten in der Normandie wußten und entspre-



Aufstellung der deutschen Streitkräfte in der Normandie, Stand April 1944. Aus JANUSZ PIEKALKIEWICZ, *Die Invasion Frankreich 1944*, Südwest, München 1979.

chende Aufstellungen trafen. So wurden eine Infanteriedivison und ein Elite-Fallschirmjägerregiment auf die Halbinsel Cotentin verlegt, genau dorthin, wo zwei US-Luftlandedivisionen abgesetzt werden sollten. Gleichzeitig wurde die 5. deutsche Fallschirmjägerdivision nach Rennes beordert.

Auch wenn die deutschen Hauptverstärkungen immer noch im Pas-de-Calais lagen, wurde klar, daß die Deutschen Informationen hatten, die das Risiko in der Normandie von Tag zu Tag steigen ließen.

Nach jahrelangem Kampf waren die deutschen Kenntnisse der Gesamtstrategie, Stärke und Schwächen der Alliierten sehr gut, und was würde nun geschehen, wenn HITLER genaue Kenntnisse etwa vom Ort und Zeitpunkt der geplanten Landung in Westeuropa hatte?

Ein Geheimnis, das keines mehr war

Seit Oktober 1943 rechnete die deutsche Abwehr mit Sicherheit damit, daß die Alliierten die Invasion gegen französisches Gebiet richten würden. Agenten wie Elyasa BAZNA (›Cicero‹) und Mathilde CARRÉ (›La Chatte‹) lieferten aus diplomatischen Kreisen und Kanälen der Widerstandsbewegung aufschlußreiche Informationen. Auffallend waren die vielen zugleich, offenbar zur Verwirrung betriebenen Einzelaktionen der Alliierten: Kommandounternehmen gegen die norwegische Küste, Gleissprengungen in Jütland, die Anlandung einer Leiche mit englischer Offiziersuniform und fingierten Papieren durch das Unterseeboot ›Seraph‹ unweit des südspanischen Hafens Huelva (Operation ›Mincemeat‹).[1]

Dem SS-Spion ›Cicero‹ gelang es auch, Mikrofilme über den Ort der geplanten Invasion anzufertigen. Wie genau diese waren, ist bis heute umstritten. HITLER brachte jedoch bei Diskussionen auf einmal den Begriff ›Normandie‹ ins Spiel …

Was den Landungstermin betraf, so entnahm das deutsche Oberkommando einem von BAZNA fotokopierten Dokument nur Hinweise auf ›Mai oder Juni‹. Dies entsprach den in Teheran eingegangenen Verpflichtungen der angelsächsischen Regierungschefs. Das genaue Datum mußte unbekannt bleiben, weil es General EISENHOWER erst vierundzwanzig Stunden vor Beginn des Landungsmanövers festlegen sollte. Die Eile, mit der die Alliierten vorgingen, zeigte auch, daß der alliierte Invasionsplan erst am 7. April 1944 durch Feldmarschall MONTGOMERY fertiggestellt wurde.[2-4] Wie wir dies später sehen werden, hatte es gute Gründe.

[1] Hellmuth Günther DAHMS, *Der Zweite Weltkrieg,* Rainer Wunderlich, Tübingen 1960, S. 433.

[2] Oskar REILE, *Der deutsche Geheimdienst im II. Weltkrieg. West Front,* Weltbild, Augsburg 1989, S. 341 f. u. 350 f.

[3] Janusz PIEKALKIEWICZ, *Die Invasion Frankreich 1944,* Südwest, München 1979, S. 107.

[4] Paul CARELL, *Sie kommen! Die Invasion 1944,* Ullstein, Berlin 1997, S. 18 f.

Bis heute geheim: Verrieten die transatlantischen Fernsprechverbindungen Zeit und Ort der Landung?

Während des Zweiten Weltkriegs gab es in Deutschland zwei kaum bekannte Nachrichtendienste, die sich auf die Nutzung von Telefongesprächen spezialisiert hatten. Es handelte sich dabei um das ›Forschungsamt‹ (FA des Reichsluftfahrtministeriums) und um die ›Forschungsstelle‹ der Reichspost (FFST./DRP). Bis heute sind ihre Ergebnisse von Geheimhaltung umgeben.

Nachdem die Forschungsstelle der deutschen Reichspost schon im Verlauf des Jahres 1941 in der Lage gewesen war, die transatlantischen Fernsprechverbindungen zwischen England und den USA lückenlos auf Magnetofongeräte aufzuzeichnen, konnten sie ab März 1942 bis zum Kriegsende fast regelmäßig entziffert werden. Die in dem Kabel laufenden Hochfrequenzströme wurden trotz der Isolierung der Kabel als Kurzwellen aufgefangen und in einem ungeheuer komplizierten Arbeitsgang in Buchstaben übertragen. Die Dokumente mit den erfaßten Gesprächen wurden zuerst durch Fernschreiber, später nur noch durch Kurier mit dem Flugzeug nach Berlin übermittelt. Empfänger der Unterlagen in der Reichshauptstadt war das Reichssicherheitshauptamt.

Über die ›Forschungsstelle‹ der Reichspost liegen die Niederschriften zahlreicher erfaßter Atlantiktelefongespräche vor. Sie enthalten jedoch keine besonders wichtigen Sachverhalte. Es muß da vermutet werden, daß die Aufzeichnungen aller politisch-militärisch wichtigen Telefongespräche von den Engländern, die 1945 die entsprechenden deutschen Archivbestände erbeutet hatten, entfernt wurden. In US-Archiven sind Unterlagen über die Abhörmitschriften der Forschungsstelle der Reichspost generell nicht einsehbar, obwohl leitende Beamte dieser Dienststelle von den Amerikanern 1945 interniert und verhört worden sind.[1] Nicht einmal ihre Vernehmungsprotokolle sind mehr auffindbar. Es muß also auch hier angenommen werden, daß die sicherlich vorhandenen amerikanischen Unterlagen nicht veröffentlicht werden, weil führende US-Politiker bei transatlantischen Telefongesprächen peinliche Inhalte übermittelt hatten.

So hatte am 26. November 1941 eine deutsche Abhörstation in Holland eine Unterhaltung zwischen ROOSEVELT und CHURCHILL mitgeschnitten, in der es um den drohenden japanischen ›Überraschungsangriff‹ auf Pearl Harbor ging. Am 28. November informierte HITLER bereits die Reichsführung über den baldigen Kriegseintritt Japans. Der

[1] Herbert FAENSEN, *High-tech für Hitler*, Chr. Links, Berlin 2001, S. 107 ff.

Angriff fand dann am 7. Dezember 1941 statt. Niemand hatte die US-Flotte in Pearl Harbor vor der Gefahr gewarnt.[1]

Die Arbeit der Forschungsstelle hatte, wenn sie rechtzeitig an die oberste deutsche Führung vermittelt wurde, durchaus kriegsentscheidende Bedeutung. So ist bekannt, daß ein Telefongespräch zwischen ROOSEVELT und CHURCHILL am 29. Juli 1943 erfaßt wurde, in dem die beiden Staatsmänner offen das Waffenstillstandsersuchen Italiens besprachen. So war die deutsche Führung, lange bevor EISENHOWER am 8. September 1943 den Abschluß des Waffenstillstandsvertrags mit Italien bekanntgab, in der Lage, den Fall ›Achse‹ vorzubereiten und die Besetzung Italiens im Falle eines italienischen Ausscheidens aus dem Krieg vorzubereiten.[2]

Wie war es im Fall der Normandie-Invasion? In Walter SCHELLENBERGs Memoiren gibt uns der Chef des ehemaligen deutschen Geheimdienstes im Jahre 1956 einen versteckten Hinweis: »Den Höhepunkt unseres Mithorchens bildete Anfang 1944 ein Gespräch zwischen CHURCHILL und ROOSEVELT, das uns wertvolle Rückschlüsse vermittelte – es ließ eine Steigerung der militärischen Aktivitäten Englands erkennen und gab Hinweise auf die bevorstehende Invasion in Frankreich. Wenn die beiden Gesprächspartner damals geahnt hätten, daß wir mit an der Strippe hingen, würde sich ROOSEVELT gewiß nicht so leicht mit den Worten verabschiedet haben: ›Well, we will do our best – now I will go fishing.‹« Mehr durfte Walter SCHELLENBERG in seinem von der Zensur in der Nachkriegszeit genau unter die Lupe genommenen Buch nicht mitteilen.[3]

Nach Öffnung der russischen Archive interpretierte Valentin FALIN dies genauer.[4] Der ehemalige sowjetrussische Botschafter in Deutschland FALIN verwies dabei auf Walter SCHELLENBERGs Geschichte mit dem angezapften transatlantischen Kabel und schrieb, daß die deutsche Aufklärung die Informationen über Ort und Zeit der Invasion (am 6. oder 7. Juni in der Normandie oder in der Bretagne) hatte.

Im Unterschied zum Vorjahr, als die Forschungsstellen Nachricht über den geplanten Abfall Italiens den Deutschen eine entscheidende Vorbereitungszeit einräumte, die die alliierten Pläne zunichte machte, lief 1944 alles anders: Russische Nachkriegsquellen berichten, daß die deutsche Funkaufklärung es angeblich ›versäumte‹, ihre sensationellen Erkenntnisse über den Instanzenweg weiterzugeben! Bis heute ist es nicht bekannt, bei wem diese Nachricht – deren möglicherweise kriegsentscheidende Bedeutung auch dem einfachsten Soldaten klar gewesen sein dürfte – liegenblieb. Es kann aber auch sein, daß der überbringende Kurier plötzlich einen ›Unfall‹ erlitt und nie ankam

[1] Mansur KHAN, *Die geheime Geschichte der amerikanischen Kriege*, Grabert, Tübingen [3]2003, S. 194-225.

[2] Gregory DOUGLAS, *Gestapo Chief. The 1948 Interrogation of Heinrich Müller,* Bd. 1, S. 42-55, R. James Bender 1995.

[3] Walter SCHELLENBERG, *Aufzeichnungen,* Limes 1979, S. 339 f.

[4] Valentin FALIN, *Zweite Front. Die Interessenkonflikte der Anti-Hitler-Koalition,* Knaur, München 1997, S. 424 u. 46.



Walter SCHELLENBERG (1910-1952). Nach dem Sturz von Wilhelm CANARIS 1944 übernahm er die Abwehr.

und/oder, daß der Text manipuliert wurde. Tatsächlich verlangte Berlin ab einem unbekannten Zeitpunkt, daß die abgehörten Texte nicht mehr in deutscher Übersetzung, sondern in der englischen Originalfassung übermittelt werden sollten. Ein deutliches Zeichen des Mißtrauens.

Ein undurchdringlicher Vorhang des Schweigens hat sich über diese Vorgänge gesenkt, der von Beteiligten beider ehemaliger Kriegsparteien klaglos hingenommen wird.

[1] Günther W. GELLERMANN, … *und lauschten für Hitler,* Bernard & Graefe, Bonn 1991, S. 11 f., 38 u. 105-108.

Beweise aus der Luft fehlten nicht: Erkannte die Luftwaffe das Invasionsziel schon im April 1944?

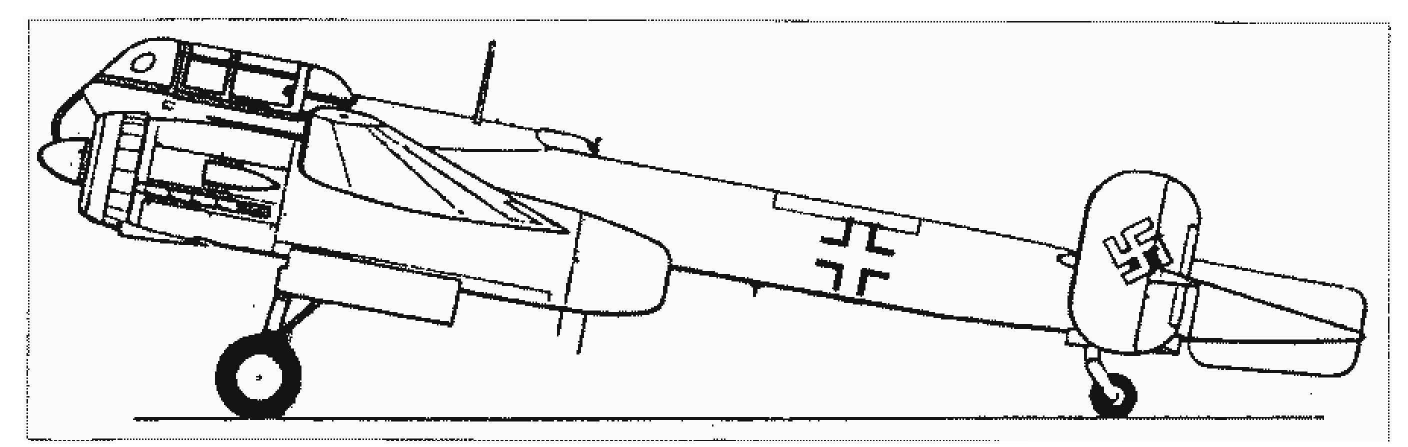
Heute wird in der Geschichte über den Zweiten Weltkrieg die Meinung vertreten, daß es der deutschen Luftaufklärung ab Anfang 1944 nicht mehr möglich war, über England Fotoflüge zu unternehmen. Völlig blind über die Vorgänge in England, hätten die Deutschen deshalb von alliierten Täuschungsmaßnahmen in die Irre geführt werden können. In Wirklichkeit hatte man schon im April 1944 Beweise für die Invasionsrichtung in der Hand.

Tatsächlich hatte die englische Luftverteidigung einen Grad der Vollkommnis erreicht, die eine reguläre Aufklärungsmission konventioneller deutscher Flugzeuge wie ein Himmelfahrtskommando erscheinen ließ. Sogar das Höhenflugkommando ›Beauvais‹ mußte nach dem Erscheinen von Höhenjägern des Typs ›Supermarine Spitfire‹ seine Junkers Ju 86R untätig in die alten Luftschiffhallen von Paris-Orly schieben.

Ganz so blind, wie es heute gern dargestellt wird, waren die deutschen Luftaufklärer jedoch nicht. So gelang es dem 3. Versuchsverband OKL in Paris-Orly im Februar 1944, mit der ›Arado‹ Ar 240 (Kennzeichen T9 + GL) ein äußerst schnelles zweimotoriges Aufklärungsflugzeug zu erhalten, das unbeschadet täglich bis zu zwei oder drei Aufklärungsflüge über der englischen Südküste absolvieren konnte. Andere Einsätze dieses Einzelexemplars erfolgten nach Plymouth, Chatham, Ramsgate und London. Die Maschine wurde aber im März 1944 an die 1./F100 Aufklärungsstaffel an der Ostfront ausgeliehen und verunglückte dort nach einer Bruchlandung bei der Rückkehr von einem Einsatz.[2] Es wäre interessant zu erfahren, wer für das ›Ausleihen‹ der Ar 240 an die Ostfront verantwortlich zeichnete.

[2] J. Richard SMITH, Eddie J. CREEK u. Peter PEDRICH, *On Special Missions,* Classic 2003, S. 36-39.

Nach dem Verlust dieses Einzelexemplars blieb nur noch die Möglichkeit übrig, über der Kanalküste unterhalb des Radarschirms mit



den weniger leistungsfähigen Aufklärungsflugzeugen Me 410 und BF 109 in unsicherem Wetter im Tiefflug nach England zu fliegen und in gefährlichen Missionen zu versuchen, die englischen Häfen im Vorbeiflug aufzunehmen. Ein Eindringen ins englische Hinterland war diesen Maschinen unmöglich.

Arado Ar 240C: Das einzige Aufklärungsflugzeug, das Anfang 1944 unbeschadet über England fliegen konnte, mußte im März 1944 an die Ostfront abgegeben werden. Zeichnung: Friedrich GEORG.

Dennoch gelang es, bei diesen Aufklärungsmissionen ein einigermaßen zuverlässiges Bild über den Aufmarsch der alliierten Invasionsflotte zu bekommen.

Bis Ende April 1944 stellte man keine besonders auffälligen Schiffsbewegungen fest. Aber dann standen alle Zeiger auf Sturm, Westlich der Isle of Wight entdeckte die Luftwaffe massive Truppenkonzentrationen. Am 25. dieses Monats stellten deutsche Luftaufklärer in den Häfen von Portsmouth, Selsey und Southhampton die Ansammlung von 234 Landing Craft Tank (LCT), 254 kleineren Fahrzeugen, 170 Landing Craft Infantrie (LCI) und 15 Transportschiffen fest, die in der Lage waren, 70 000 Soldaten einzuschiffen.[1] Die Invasionsflotte war entdeckt, und man wußte, wohin sie voraussichtlich auslaufen würde.

Damit hatte das deutsche Oberkommando die nachweisbare Tatsache in der Hand, daß die Alliierten entweder Richtung Bretagne oder Normandie übersetzen würden. Zu diesem Zeitpunkt wäre noch eine Verminung der Küstengewässer in den bedrohten Landungsabschnitten genauso möglich gewesen wie eine Verschiebung von Eingreifreserven.

Es gibt übrigens keine Hinweise, daß deutsche Aufklärer in den Häfen, die dem Pas-de-Calais gegenüberlagen, ähnliches festgestellt hätten. Die Stärke der Streitkräfte in Dover und Folkestone blieb kaum verändert.

Nach Otto SKORZENY fotografierten deutsche Luftaufklärer in südostenglischen Häfen lange Reihen von riesigen Rechtecken, die wie Docks aussahen. Tatsächlich entdeckten die Deutschen auch den Zweck

[1] Geoffrey J. THOMAS u. Barry KETLEY, *KG 200, The Luftwaffes Most Secret Unit,* Hikoki 2003, S. 102.



Bereitstellung amerikanischer Truppen in den Häfen Südenglands im April 1944 – unübersehbar.

dieser Gebilde. SKORZENY schrieb: »Bald hatten wir alle Stücke des Puzzles zusammen und stellten fest, daß es sich dabei um vorgefertigte Hafenanlagen handelte … Besonders geeignet für solche Landungsunternehmen erschienen nur die Küsten der Normandie.«[1]

Würde das deutsche Oberkommando diese unter so gefährlichen Umständen gewonnenen Erkenntnisse ausnützen?

Funkverkehr und Agentenberichte bestätigen das Bild

1944 war der deutsche Funkhorchdienst in der Lage, den alliierten Funkverkehr bis auf die Höhe von London fast lückenlos zu überwachen. Natürlich ging es dabei nicht nur um die Nachrichten der Londoner Polizei und Feuerwehr, sondern um Anzeichen für die geplante Invasion. So konnte man einwandfrei feststellen, daß der abgehörte Funkverkehr den Raum zwischen Plymouth und Portsmouth als Ausgangsbasis für eine Invasionsarmee verdächtig machte.[2] Diesem Raum lag aber nicht das Pas-de-Calais gegenüber, sondern die Halbinsel Cotentin.

Außerdem berichteten Agenten über eine große alliierte Invasionsübung in der Grafschaft Devon im Südwesten Englands. Als HITLER diesen Bericht erhielt, fiel ihm auf, daß die flache und offene Küstenre-

[1] Otto SKORZENY, *Meine Kommandounterneh-men*, Universitas, München 1993, S. 174.

[2] Jak P. Mallmann SHOWELL, *German Naval Code Breakers*, Ian Allan 2003, S. 129.

gion Devons derjenigen der Normandie entsprach.[1] Mit diesem Agentenbericht hatte es eine ganz besondere Bewandtnis.

[1] Bernhard ZÜRNER, *Hitler. Feldherr wider Willen?*, Vowinckel, Stegen 2001, S. 216 f.

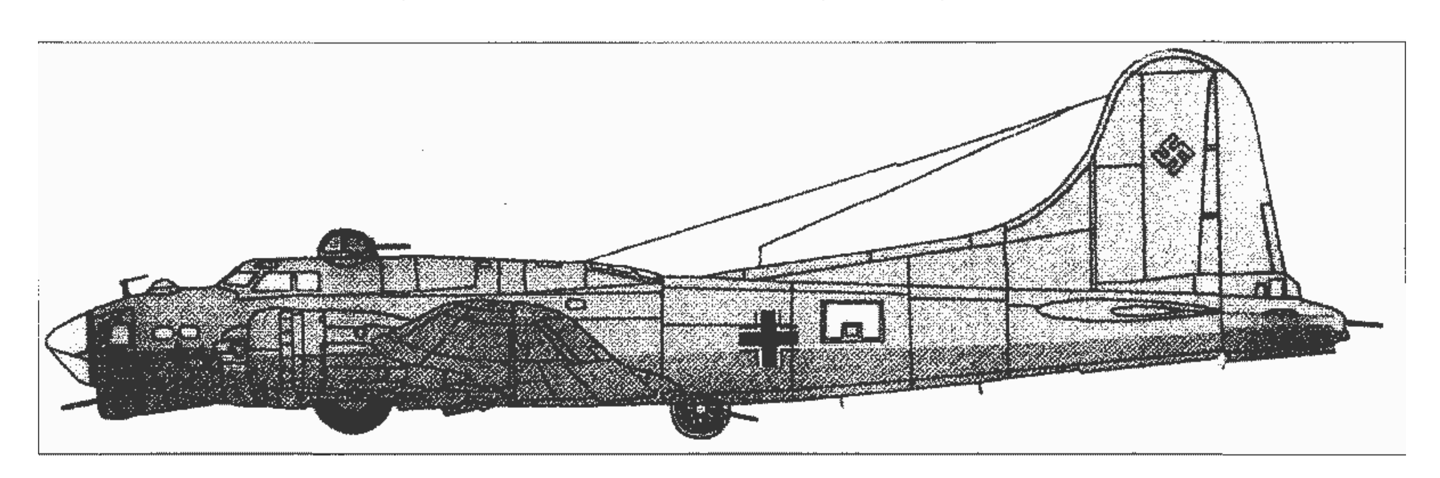
›Operation Tiger‹ – die Invasion am seidenen Faden

Anfang 1944 schickten die Deutschen mit einer erbeuteten Boeing B 17 des KG 200 einen Spezialagenten des SD nach England, der um ein Haar die Invasion hätte scheitern lassen können, noch bevor sie begann.

Gestapo-Chef General Heinrich MÜLLER berichtete 1948,[2] GÖRING, HITLER und HIMMLER hätten 1944 beschlossen, daß das »Problem Invasionsort« dringend durch einen Spezialagenten gelöst werden sollte. Dazu wurde ein Mann ausgewählt, der in Deutschland geboren war, aber schon als kleines Kind in die Vereinigten Staaten zog und dort Ingenieur studierte. Bei Kriegsausbruch kam er über Portugal aus den USA nach Deutschland zurück und trat nach einer Zwischenkarriere in der Gestapo in die Luftwaffe ein. Dort wurde er als Verhörspezialist im Befragungszentrum der Luftwaffe in Oberursel eingesetzt. Er hatte vor seinem Eintritt in die Luftwaffe mehrere Aufträge für den SD durchgeführt und überzeugte, so General MÜLLER, den Kommandeur von Oberursel, Luftwaffenoberst KILLINGER, seinen Mann für diesen kriegswichtigen Auftrag freizugeben.

[2] Gregory DOUGLAS, *Gestapo Chief. The 1948 Intermgation of Heinrich Müller*, Bd. 3, James Bender 1998, S. 130-143.

Der Agent erhielt eine Legende als Pioniermajor und sollte in England als Stabsoffizier auftreten, der Ausrüstungsprobleme bei Kampfpionieren lösen sollte, indem er die verschiedenen Kasernen und Lager besuchte, um zu schauen, was er helfen konnte. Zur Kontaktaufnahme erhielt er ein Spezialradio, das mit Deutschland durch ein Hochgeschwindigkeitssignal in Verbindung treten sollte. Seine Funkbotschaft hörte sich für die alliierten Abwehrstationen wie ein ›Zufallsgeräusch‹ an und war kaum abzufangen. Eine erbeutete viermotorige Boeing B 17



Vom *KG 200* über England im Frühjahr 1944 mit Erfolg eingesetzte Boeing B 1 7 G ›Flying Fortress‹.

G ›Flying Fortress‹ des KG 200 flog den Fallschirmagenten schließlich bei Nacht an sein Operationsziel.

Der in England erfolgreich abgesprungene Agent entwickelte dort eine Blitzkarriere. Binnen kurzem hatte er herausgefunden, daß die ›Invasionsgefahr Norwegen‹ ein reiner Trick war, und kam bis April 1944 nach Portsmouth an der Kanalküste. Dort entdeckte er, daß Kriegsmanöver abgehalten werden sollten, die US-Pioniereinheiten benötigten, und durch sein Organisationstalent machte er sich bei den Einheiten vor Ort bald unentbehrlich.

Er erfuhr, daß die Engländer in der Nähe von Slapton Sands in einem kleinen Küstengebiet in der Nähe von Ost-Devon ein Ersatzlandungsgebiet aufgebaut hatten, das der zukünftigen Invasionsgegend geographisch recht ähnlich war. 3000 Einwohner mußten zusammen mit ihren weltlichen Besitztümern, Vieh und Fahrzeugen so schnell wie möglich das Areal verlassen, das dann vom amerikanischen V. Corps besetzt wurde. Danach errichteten britische Pioniere Bunker und andere Einrichtungen, die der deutschen Verteidigung des Atlantikwalls an der französischen Küste entsprachen.

Bevor der SD-Agent dort eintraf, hatten bereits zwei Landungsübungen ›Operation Duck‹ (Dezember 1943) und Operation Beaver‹ (März 1944) stattgefunden. Besonders die ›Operation Beaver‹ wurde wegen des völligen Mangels an Koordination zwischen den verschiedenen



Bei einem Manöver im April 1944 stürmen britische Angriffstruppen einen Strand unter den Augen von Beobachtern. Aus: *D-Day 6. 6. 44*, vg, Köln 2004.



Britische Panzereinheiten üben an einer britischen Küste die Beseitigung von sogenannten ›C-Elementen‹, die zur Panzersperre dienen sollten. Solche Sperrelemente, die früher entlang der belgisch-deutschen Grenze standen, wurden im April 1944 an der Normandie-Küste in Stellung gebracht.
Aus: Janusz PIEKALKIEWICZ, *Die Invasion Frankreich 1944,* Südwest, München 1979.

beteiligten Landungseinheiten im Zusammenhang mit Verwirrungen im Oberkommando als kritischer Fehlschlag eingestuft.

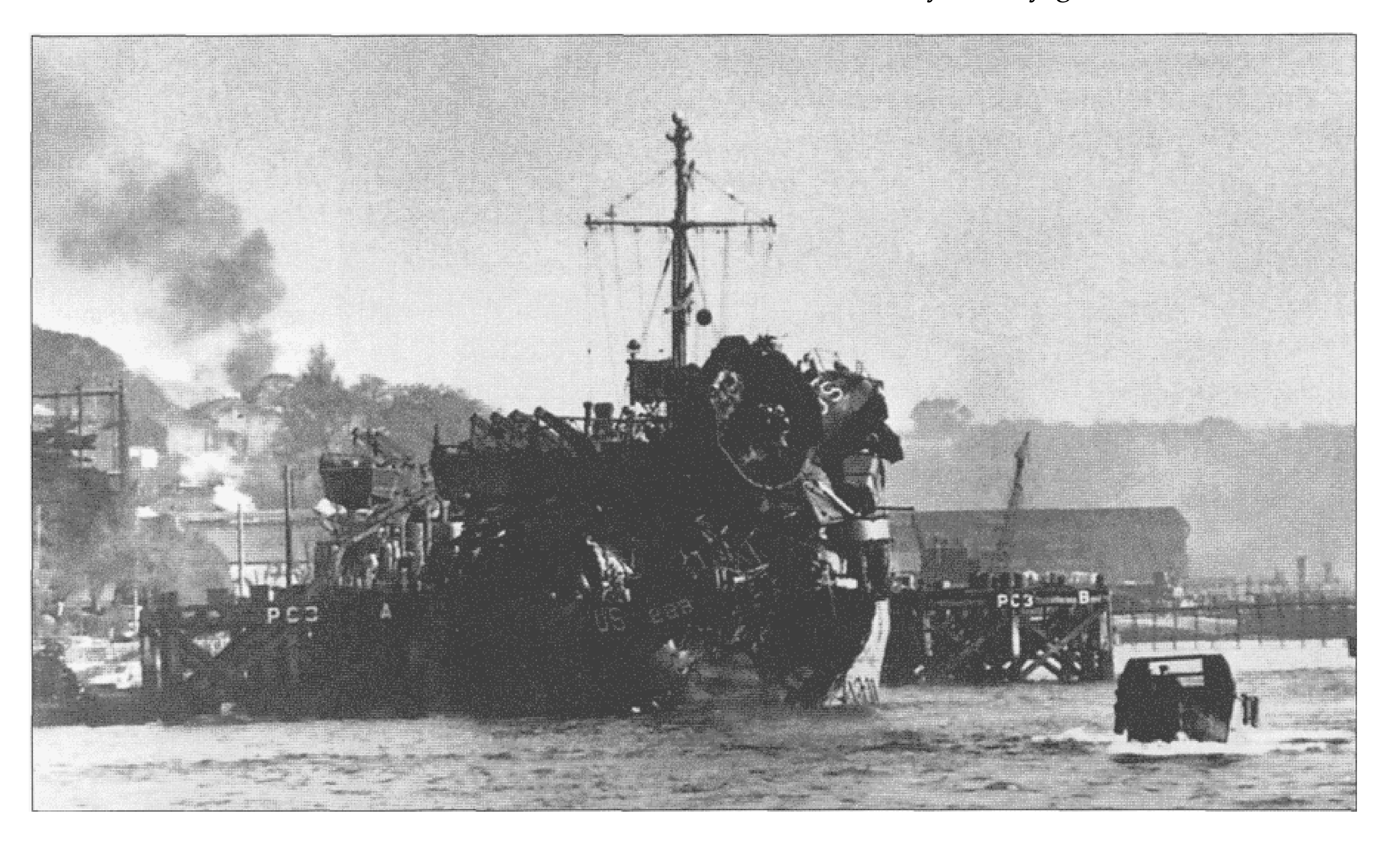
Um diese Defizite auszumerzen, wurde die ›Operation Tiger‹ für Ende April angesetzt. Sie sollte ab 26. April 1944 die geplante Landung der IV. amerikanischen Division am ›Utahstrand‹ in der Normandie simulieren. Die Übung war für mehrere Tage angesetzt, und viele wichtige Generale, einschließlich General EISENHOWER und General BRADLEY, würden anwesend sein. Dem Agenten gelang es, nicht nur den detaillierten Ablaufplan der Landungsübung in Erfahrung zu bringen, sondern er bekam sogar heraus, welche Gebäude als Hauptquartiere des Oberkommandos dienen sollten und wann sich die Generale dort aufhalten würden. Was für eine Gelegenheit! Der Agent schickte seine Erkenntnisse nach Deutschland ab und schlug vor, einen schweren Bombenangriff wie jenen gegen den Hafen Bari im Jahre 1943 durchzuführen. Dieser Angriff wurde als das ›Pearl Harbor des Mittelmeers‹ bezeichnet und vernichtete die alliierten Giftgasreserven, die an die italienische Front befördert werden sollten. General MÜLLER schrieb, daß aber irgendwie diese Meldung nicht bei den richtigen Leuten in der Luftwaffe angekommen war und so keine Konsequenz erfolgte. Wie wir später sehen werden, dürfte dieses Versäumnis, mit

einem handstreichartigen Großangriff, der im April 1944 der deutschen Luftwaffe im Westen noch möglich war, das alliierte Oberkommando schwer zu treffen, kein Zufall gewesen sein. Wie gesagt, wäre die Invasion so schon um ein Haar aufs schwerste gefährdet gewesen, bevor sie überhaupt angefangen hatte.

Die für diesen Überraschungsangriff notwendigen Flugzeuge standen beim IX. Fliegerkorps zur Verfügung.

Die Kriegsmarine ihrerseits entschloß sich aber sofort zum Handeln und schickte ihre Schnellboote am zweiten Tag der Übung in die Lyme Bay. So gelang es, in einem Überraschungsangriff vier der fünf teilnehmenden großen LST (›Landing Ship Tank‹) zu torpedieren, wobei Hunderte von alliierten Soldaten und Seeleuten ums Leben kamen. Die LST-Reserve der Alliierten existierte hinterher nicht mehr! Dies war um so bitterer, als ein empfindlicher Mangel an diesen Spezialschiffen die Alliierten bereits schon vorher zur Verschiebung ihres Landungstermins gezwungen hatte.

Tatsächlich hatten die deutschen Schnellboote neben ihrer Hauptaufgabe, möglichst viel Schaden unter den alliierten Schiffen anzurichten, auch ein zweites, der Nachrichtenbeschaffung dienendes Ziel: So brachten sie die aus dem Wasser der Lyme Bay gefischte Leiche eines



Eines der beschädigten Großlandungsschiffe (LST 289). Die Zahl der Opfer des tragischen Manövers vom 27. April 1944 betrug 749. Aus: *D-Day 6. 6. 44*, vgs, Köln 2004.

amerikanischen Armeeoffiziers mit, an dessen Körper sich voller Wasser gesogene, aber lesbare Pläne für die kommende Invasion befanden. Darin stand auch, daß die Normandie das Hauptziel war. Die Pläne wurden nach Angaben von Gestapo-MÜLLER sofort an das Oberkommando geschickt und dürften mit dazu beigetragen haben, HITLERs Meinung zu formen, daß die Normandie das Ziel der Alliierten sein würde.

Es ist nicht die Schuld des deutschen Spezialagenten, daß die Normandieinvasion gelang. Der Agent selber wurde nach Angaben von General MÜLLER nie gefaßt. Er zeigte sich in der Nachschuborganisierung für die amerikanischen Pioniere so fähig, daß er mit an der Invasion in Frankreich teilnehmen mußte, bei der die meisten seiner Kameraden ertranken. Nach zwei Wochen gelang es ihm, sich über die deutschen Linien abzusetzen, wobei er beinahe von den eigenen Leuten erschossen wurde.

Die Deutschen verliehen ihm dafür einen Orden, eine Beförderung und schickten ihn auf Erholungsurlaub in einem Luftwaffensanatorium in Österreich. Nach Angaben von General MÜLLER überlebte der SD-Agent den Krieg unbeschadet.

Hitler legt sich auf die Normandie fest, aber …

Schon ab Mitte Februar 1944 hatte HITLER mehrfach geäußert, daß die Alliierten in der Normandie oder in der Bretagne landen würden.[1]

Trotz aller alliierten Täuschungsversuche, Falschmeldungen des deutschen Feindnachrichtendienstes ›Fremde Heere West‹ (Oberst Alexis VON ROENNE)[2] und entgegen der Auffassung der Feldmarschälle VON RUNDSTEDT und ROMMEL legte sich HITLER am 6. April 1944 dann endgültig auf die Normandie als den wahrscheinlichsten alliierten Invasionsort fest. Gegenüber General JODL zeigte er auf einer großen Frankreichkarte auf die normannische Küste. Nach Meinung des Führers würden die Alliierten nach ihrer Landung an der Normandieküste zwischen den Mündungen der Flüsse Vire und Orne westwärts vorgehen und die Halbinsel Cotentin abschneiden, um den Hafen von Cherbourg zu gewinnen. Nach Angaben von HITLERS Luftwaffenadjutanten, Oberst Nicolaus VON BELOW, stammten diese Angaben aus Dokumenten, die der an der englischen Botschaft in Ankara arbeitende SS-Spion ›Cicero‹ auf Mikrofilm aufgenommen hatte. »Warum um alles in der Welt sollten die Engländer das ausgerechnet ihrem Botschafter in der Türkei mitteilen?« rief HITLER aus. Aus einem anderen ›Cicero‹-Dokument wußte HITLER das Stichwort der Invasion: ›Operation Overlord‹. Diese Tatsa-

[1] Nicolaus VON BELOW, *Als Hitlers Adjutant 1937-45,* Pour le Mérite, Selent 1999, S. 353.

[2] Alexis VON ROENNE behauptete noch am 23. April 1944 allen Ernstes, daß die alliierten Truppenkonzentrationen auf Island und in Schottland gleich groß seien wie die in Südengland. Damit wären auch Mittel- und Nordnorwegen unter – falscher! – Invasionsgefahr gewesen. (Hrowe H. SAUNDERS, *Der verratene Sieg,* Druffel, Leoni 1984, S. 34)

che war auch in JODLS Tagebuch verzeichnet, aber weder HITLER noch das Oberkommando hatten so viel Vertrauen zu ihren Feldmarschällen, daß sie ihnen die Quelle ihrer Erkenntnisse preisgegeben hätten. Bei der Lagebesprechung am 4. März wiederholte Hitler nur seine angebliche »Vorahnung«.[1] Ein entscheidender Fehler, wie es sich herausstellen sollte.

[1] David IRVING, *Schlacht um Europa, Mit dem Mut der Verzweiflung gegen die Invasion 1944*, DSZ, München 2004, S. 43.

HITLER fand für seine Meinung unter seinen Generalen jedoch keine große Zustimmung, und so wurden danach nur wenige weitere Einheiten zur Verstärkung in die Normandie verlegt, während das Hauptgewicht der Verteidigung sich nach wie vor im Pas-de-Calais konzentrierte.

Wann werden sie kommen? Das »Rätsel« von Tageszeit und Gezeitenstand der geplanten Landung

Für die Vorbereitungen der Verteidigung war die Frage von äußerster Wichtigkeit, ob die Alliierten ihre Invasion bei Flut oder Ebbe, sowie bei Helligkeit oder Dunkelheit unternehmen würden. Angeblich hatten die deutschen Verteidiger hier völlig daneben getippt.

Tatsächlich hatte der deutsche Funkhorchdienst herausgefunden, daß die große Invasionsübung der Alliierten am 4. Mai 1944 in England zwei Stunden nach Niedrigwasser und bei Tageslicht begonnen hatte. Dies wurde auch von V-Männern eindeutig bestätigt. Damit war klar, daß die spätere Landung wohl bei Tageslicht und bei Ebbe stattfinden würde. Admiral KRANCKE, Chef der Kriegsmarine in Frankreich, wies wiederholt auf diesen Punkt hin.

Dennoch blieben die Verantwortlichen an der Kanalfront fatalerweise bei der falschen Maxime, daß die Invasion nur bei Flut und bei Dunkelheit beginnen würde.

Als es dann im Morgengrauen des 6. Juni 1944 zu Küstenbombardements durch die alliierte Invasionsflotte kam, aber bis Sonnenaufgang noch keine regulären Landungsversuche festgestellt wurden, beruhigte der Stabschef der Heeresgruppe B, General Dr. Hans SPEIDEL, seine Offizierskollegen mit dieser in das unzutreffende falsche Zeitschema passenden Tatsache so überzeugend, daß der Befehlshaber der 17. Armee erleichtert schlafen ging, »weil die Landung damit gescheitert war«.[2]

[2] David IRVING, *Schlacht um Europa. Mit dem Mut der Verzweiflung gegen die Invasion 194-4*, DSZ, München 2004, S, 60-86 u. 99 f.

Kurz danach begannen die regulären Ausschiffungen der Landungstruppen – bei Ebbe und vollem Tageslicht!

Die deutschen Generale hätten von der Landung bei Ebbe nicht überrascht werden dürfen, denn Feldmarschall ROMMEL gab am 3. Juni kurz

vor seiner Abreise nach Deutschland noch eine wichtige Anweisung an seine Truppenführer heraus, in der es hieß: »Der Feind hat mehrfach Invasionsübungen bei Niedrigwasser erprobt, so daß wir auch ernsthaft mit einem solchen Unternehmen rechnen müssen.« In einer Blitzaktion sollten deshalb alle Vorstrandhindernisse am Atlantikwall bis zum 10. Juni auch für Ebbe hergerichtet werden.

Fazit: Die jahrzehntelang von der etablierten Historikerzunft hartnäckig vertretene These, daß den Deutschen vor dem 6. Juni 1944 nur wenige widersprüchliche Informationen zu Landungsgebiet und Angriffszeitpunkt vorlagen, ist nicht länger haltbar.

Geheimdienstliche Anstrengungen, technische Abhörmaßnahmen und tollkühne Aufklärungsflüge hatten das – außer der Atombombe - wohl größte Kriegsgeheimnis des Gegners geknackt. Nur, was nützte das so schwer erworbene Wissen, wenn es nicht von den Verantwortlichen angewendet wurde?

Abt. 2: Der verhinderte Sieg im ›Geheimen Krieg‹ oder: Wie die deutsche Spionageabwehr vor der Invasion zurückgehalten wurde

Ein böses Omen für die späteren Ereignisse: Die Agentenleitstelle für Westeuropa wird entdeckt – darf aber nicht angegriffen werden.

Während der Normandieschlacht stellten die Deutschen mehrfach voller Verwunderung fest, wie gut die alliierte Seite über ihre eigenen Pläne informiert war. So erfuhren Soldaten der 17. SS-Panzergrenadierdivision ›Götz von Berlichingen‹, daß in ihrem Stationierungsgebiet maßgebliche Leute der französischen Bevölkerung noch vor ihnen über die vom Deutschen Oberkommando beschlossene Verlegung der Einheit an die Normandiefront Bescheid wußten, und als am 28. Juni 1944 Cherbourg gefallen war, zeigte der siegreiche amerikanische General BARTON dem deutschen Major KÜPPERS, dem Kommandierenden der letzten unterirdischen Verteidigungsanlagen von Cherbourg, voller Stolz sein Kartenwerk, in dem das deutsche Stellungssystem noch genauer als in den deutschen Karten eingezeichnet war.

Tatsache war, daß die anglo-amerikanischen Nachrichtendienste noch vor dem Beginn der Invasion alle Einzelheiten der deutschen Küstenverteidigung beschafft hatten. Dazu hatte man in jahrelanger Aufbauarbeit quer über ganz Frankreich ein Netz aus über zweitausend

Agenten, Funkern und Kurieren aufgebaut. Hinzu kam noch eine Reihe von deutschen Verrätern als Informanten.

Die so gewonnenen Nachrichten wurden entweder mit Brieftauben, Booten oder Flugzeugen nach England geschickt oder im dringenden Fall chiffriert nach London gefunkt. Bereits um die Jahreswende 1943/44 beobachtete die deutsche Funkabwehr im eigenen Machtbereich rund 500 geortete Feindfunker. Ihre Zahl hatte trotz der Erfolge auf deutscher Seite bei der Aushebung aber ständig zugenommen.

Aus diesem Grund wollte die deutsche Funkabwehr den alliierten zentralen Leitsender in England ausschalten.

Der deutschen Funkabwehr war es gelungen, durch schnell fliegende Flugzeuge in riskanten Einsätzen mit Nahfeldpeilern an Bord die in England befindliche Leitstelle genau zu orten, von der die auf dem Kontinent eingesetzten Agentenfunker der englischen und gaullistischen Geheimdienste gesteuert wurden. Deshalb wurde von der Leitung der deutschen Funkabwehr im Jahre 1943 der Vorschlag gemacht, die 60 bis 80 Kilometer nordöstlich von London gelegene Leitstelle durch einen Luftangriff zu zerstören.

Die Vorgesetzten des Leiters der Funkabwehr, Major Ernst VON BARY, lehnten seinen Vorschlag jedoch ab. Warum wollten zuständige höhere Offiziere der deutschen Abwehr, daß eine Lähmung des Agentenfunkverkehrs unterblieb?[1]

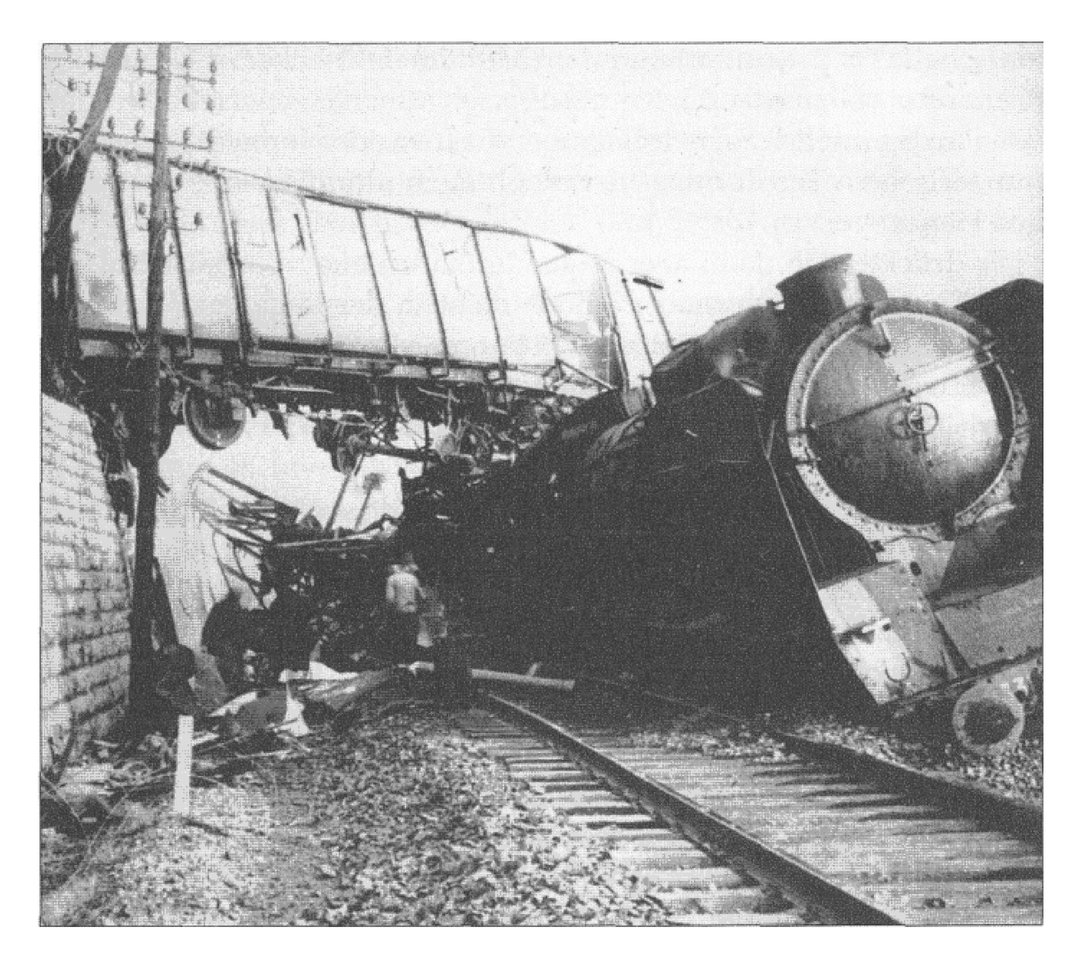
[1] Oskar REILE, *Der deutsche Geheimdienst im II. Weltkrieg. Westfront,* Weltbild, Augsburg 1989, S. 208 f.

Die ganzen Pläne der Résistance für den Invasionsfall waren den Deutschen bekannt

Der deutschen ›Frontaufklärung III West‹ unter ihrem Kommandeur Oberst REILE war es rechtzeitig vor Invasionsbeginn gelungen, herauszubekommen, welche Aufgaben den alliierten Agentengruppen und der französischen Résistance für den Fall der Invasion gegeben wurden.[2]

[2] Oskar REILE, *Der deutsche Geheimdienst im II. Weltkrieg. Westfront,* Weltbild, Augsburg 1989, S. 343-348 f.

Die REILE unterstellten Kommandos erhielten im Februar 1944 die Weisung, außer den bereits erfolgreich eingeschleusten V-Leuten weitere eigene Verbindungsleute in die Agentengruppen und die Gliederung der Résistance einzubauen, um genau verfolgen zu können, was in den feindlichen Gruppen und Gliederungen vorging, insbesondere, ob und welche Vorbereitungen für die Invasion getroffen würden. So verfügte die deutsche militärische Gegenspionage schon im März 1944 über etwa 35 V-Leute, die erfolgreich Anschluß an die Résistance – oder Agententruppen – gefunden hatten.



Die unzähligen Sabotageakte der französischen Résistance (hier liegt ein Eisenbahnwaggon quer über einer Lokomotive) zielten in erster Linie darauf hin, die Versorgungslinien und die Truppenbewegungen der Deutschen Wehrmacht zu unterbrechen.

Mehrere dieser deutschen Agenten meldeten schon im Laufe jenes Monats übereinstimmend den genauen Wortlaut der Sprüche, durch die ihren jeweiligen Gruppen über die englische BBC Alarmbereitschaft befohlen und der Invasionsbeginn mitgeteilt würde. Bis Anfang Mai konnten so von Oberst REILE die Weisungen für 26 verschiedene Agentengruppen geklärt werden.

Schriftliche Unterlagen der V-Leute deckten auf, welche Verkehrswege im Ernstfall zerstört werden sollten, wo das Elektrizitätsnetz durch Sabotage lahmgelegt werden sollte und wo Überfälle aus dem Hinterhalt Truppenbewegungen stören sollten, auch waren im großen Umfang Sabotageakte gegen die deutschen Treibstoffvorräte in Frankreich vorgesehen.

Auf diese Weise hätte man bei Invasionsbeginn durch geeignete Maßnahmen die Pläne der französischen Widerstandsgruppen wirkungsvoll verhindern können.

Selbstverständlich berichtete Oberst REILE allen zuständigen Stäben und Dienststellen ausführlich schriftlich über die von ihm gewonne-

nen Erkenntnisse, in erster Linie aber dem Oberbefehlshaber West (Feldmarschall VON RUNDSTEDT) und dem Militärbefehlshaber in Frankreich (General VON STÜLPNAGEL). REILE trug nach seinen eigenen, Worten den von ihm ermittelten Sachverhalt über die Invasionsvorbereitungen auf französischem Territorium wiederholt auch mündlich den zuständigen Herren vor.

Er drückte sich dann aber folgendermaßen aus: »Soweit ich weiß, war der Militärbefehlshaber jedoch nicht in der Lage, ausreichende Kräfte zur Sicherung der in Betracht kommenden Objekte einzusetzen. Sicher waren ihm in der damaligen Lage einige andere Aufgaben wichtiger!« Später werden wir sehen, was REILE über VON STÜLPNAGEL sagen wollte.

Der mögliche Sieg über die Résistance wurde so durch ›Untätigkeit‹ verspielt.

Die Résistance konnte nach Invasionsbeginn plangemäß ihre Aktivitäten ungestört anlaufen lassen, die zu zahlreichen Behinderungen deutscher Truppen führten.

Im Mai 1944 hatte sich erneut den Deutschen eine entscheidende Chance geboten: Der dem Stab der SOE (›Special Operations Executives‹) in London angehörende Major BODINGTON kam eigens nach Frankreich, um den wichtigsten Führern von SOE- und Résistance-Gruppen mündlich letzte Anweisungen für die Invasion zu geben.

Nachdem er sein Eintreffen durch Funksprüche angekündigt hatte, ließ er sich nachts von einer einmotorigen ›Lysander‹-Maschine in der Nähe von Fontainebleau absetzen. Einer der V-Leute der deutschen Gegenspionage gehörte zu den ausgesuchten Chefs, denen Major BODINGTON Instruktionen für die Invasion geben sollte.

Oberst REILE erhielt die Meldung über die geplante Anreise Major BODINGTONS so rechtzeitig, daß er in der Lage gewesen wäre, ihn zusammen mit sämtlichen wichtigen Führern der SOE- und Résistance-Gruppen verhaften zu lassen, mit denen er sich treffen wollte. Aber maßgebende Offiziere in den Stäben des Oberbefehlshabers West und des Militärbefehlshabers Frankreich vertraten die Auffassung, es sei besser, von einer Festnahmeaktion abzusehen. So dürfte Major BODINGTON nach Erledigung seiner Mission wieder nach England zurückfliegen. Auch hier erwähnte der diskrete Oberst REILE nicht die Namen der verantwortlichen »maßgebenden Offiziere«.

Ohne vorherige deutsche Gegenmaßnahmen erzielten Résistance und SOE-Einheiten nach Invasionsbeginn,, besonders in Mittel- und Südfrankreich, mehrfach Erfolge, die die deutsche Wehrmacht zwangen, geplante Truppenbewegungen und Gegenangriffe zu verschie-

ben. Dies war insbesondere in den entscheidenden ersten Tagen nach dem 6. Juni der Fall. Damals sollten unter anderem zwei deutsche Panzerdivisionen, die südlich der Loire lagen, möglichst schnell herangeholt werden, um in die Kämpfe an der Invasionsfront einzugreifen. Ihr Anmarsch verzögerte sich aber infolge von Straßensprengungen und Hinterhalten.

Betrachten wir hierzu den Fall der 2. SS-Panzerdivision ›Das Reich‹, die in der Nähe von Montauban im Perigord stationiert war. ›Das Reich‹ war eine von HITLERs Lieblingsdivisionen. HITLER hatte persönlich Montauban im goldenen Süden Frankreichs herausgesucht, wo sich die Division von schweren Verlusten erholen konnte, die sie in Rußland davongetragen hatte. Bis zum D-Tag (Invasionstag) war die Division wieder zu einer Stärke von 17 000 Mann angewachsen, allerdings konnten die Materialersatzlieferungen nie mithalten. Ihre Kampffahrzeugstärke betrug nur 44 Panzer IV, 25 ›Panther‹ und 43 ›Sturmgeschütze‹, wohingegen 231 Panzerfahrzeuge von der Organisationsplanung gefordert wurden.

Trotzdem sahen die Alliierten einem Auftauchen der Division in der Normandie mit Schrecken entgegen. Deshalb hatten sie für ›Das Reich‹ eine spezielle Behandlung vorgesehen: Schon am 6. Juni gelang es einem der besten SOE-Agenten mit seinem Team, die meisten Treibstofflager von ›Das Reich‹ zu zerstören. Die alliierten Luftflotten zerstörten außerdem alle Loire-Brücken zwischen Orléans und dem Atlantik am 7. Juni. In derselben Nacht zerstörten RAF-›Lancaster‹ der 617. Squadron ›Dambusters‹ mit 12 000 Pundbomben den Eisenbahntunnel Saumur-Partheray, der die letzte Hochgeschwindigkeitstransportmöglichkeit für die auf Schienen verladenen Panzer und Brückenbaueinheiten der Division ›Das Reich‹ war. Nachdem so alle Eisenbahntransportmöglichkeiten ausgefallen waren, mußte SS-Brigadeführer Heinz LAMMERDING seine gesamte Division auf dem Landweg in Bewegung setzen. Militärischen Fachleuten ist bekannt, daß Langstreckentransporte von Panzereinheiten am besten per Eisenbahn erfolgen, da Kettenfahrzeuge ständig dazu neigen, bei langen Straßenmärschen wegen der übermäßigen Beanspruchung der Kettenglieder Pannen zu erleiden, sofern nicht eine aufwendige und regelmäßige Instandsetzung erfolgt. Nun kam das nächste Problem: LAMMERDINGs Treibstoffnachschub würde bereits erschöpft sein, bevor er den Fluß Loire erreichen würde, aber der OB West, Feldmarschall Gerd VON RUNDSTEDT, hatte ihm einen Treibstoffkonvoi versprochen, der erfolgreich entgegengeschickt wurde.

Die Probleme von ›Das Reich‹ hatten aber erst begonnen. Die Marschroute der Division führte durch kleine Täler, Steindörfer und Granitfelsenregionen in der Gascogne, die von Natur aus für Hinterhalte, Minenangriffe und Scharfschützen geradezu geschaffen waren. So sorgten französische Widerstandsgruppen und SOE-Teams dafür, daß die SS für jede passierte Meile mit Blut zahlen mußte. Panzerkommandanten wurden in ihren Luken stehend herabgeschossen, Panzer- und Schützenpanzerketten wurden durch Minen weggerissen, LKWs und ihre Passagiere wurden mit Maschinengewehren erledigt und lagen wie Kriegsmüll am Straßenrand, und kleine Marschgruppen verschwanden spurlos. Tag für Tag blutete die Division aus tausend Wunden, und ihre Verluste beim Transport begannen denen einer richtigen Schlacht mit regulären Truppen zu gleichen. Die angegriffene Division reagierte mit großer Erbitterung, und jedes Attentat, jede Ermordung, jede Zerstörung führten zu massiven Repressalien. Arg zerrupft und viel zu spät kam die Division ›Das Reich‹ schließlich an der Normandiefront an, um im Raum Saint-Lô Stellung zu beziehen.

Fazit:

Die schrecklichen Exzesse des Partisanenkriegs auf beiden Seiten hätten zu einem Großteil verhindert werden können, wenn die zuständigen Offiziere beim ›Militärbefehlshaber Frankreich‹ rechtzeitig vor Beginn der Invasion gegen die ihnen bekanntgewordenen Pläne für den Einsatz von Résistance und Agenten-Gruppen entsprechende Schutz- und Vorbeugemaßnahmen ausgelöst hätten. Sie hatten Wichtigeres zu tun.

Abt. 3: Statt Aufbau Schwächung der Abwehr im Vorfeld der Landung

Die Funkfernminen der SS

Otto SKORZENY berichtet in seinem Buch *Wir kämpften, wir verloren*,[1] daß sich sein Stab mit Überlegungen beschäftige, wie man einen effektiven Beitrag zur Behinderung des feindlichen Nachschubes bei der kommenden Invasion leisten könnte. Zuerst richtete SKORZENY an Admiral HEYE die Bitte, ihm die fachmännischen Ansichten des Oberkommandos der Kriegsmarine mitzuteilen, wo nach rein seemännischen Gesichtspunkten die Invasion zu erwarten sei. Er erhielt eine klassifizierte Liste von zehn Küstenstrichen, wobei die Halbinsel von Cherbourg mit genauen Angaben der möglichen Landeplätze mit Nr. 1 an der Spitze lag. Diese Voraussage, deren Richtigkeit sich später

[1] Otto SKORZENY, *Wir kämpften, wir verloren*, helmut Cramer, Lohmar [3]1975 Bd. 2, S. 14 f.

erwies, war sicherlich auch allen anderen zuständigen militärischen Stellen vorgelegt worden. Es muß gefragt werden, warum diese keine Konsequenzen daraus ziehen wollten.

SS-Hauptsturmführer VON VÖLKERSAM arbeitete nun in SKORZENYS Auftrag ein rasch durchführbares Sofortprogramm in der gleichen Reihenfolge wie die vermuteten Landeplätze aus. Man schlug vor, an den gefährdeten Küstenstrecken die Bekämpfung von voraussichtlichen feindlichen Hauptquartieren und Nachrichtenzentren vorzubereiten. Die SS hatte hier vor allem an vorbereitete Sprengungen gedacht, die im geeigneten Augenblick der Invasion mit Hilfe neuartiger Radiogeräte von eigenen Flugzeugen oder von Fernkabeln ausgelöst werden sollten. Eine ähnliche Taktik hatten die Sowjets bereits 1941 während des deutschen Vormarsches im Osten mit großem Erfolg angewandt. Ihre Funkfernminen forderten damals große Opfer unter deutschen Stabsoffizieren.



Otto SKORZENY (1908-1975) leitete ab April 1943 den SS-Sonderverband ›Oranienburg‹.

Diese auch ›Radio-Mine‹ genannte Waffe bestand aus bis zu 1000 kg schweren Großminen, die sich aus je 25 kg schweren Holzkisten mit Sprengstoff zusammensetzten. Diese waren an mindestens drei Stellen durch unsichtbar verlegte Drähte miteinander verbunden. Ein 8-Röhren-Funkempfänger mit 12 V Batterien und elektrischer Schaltuhr (alle 3 Minuten für rund acht Sekunden auf Empfang) war vorher mit der Stimmgabel auf eine bestimmte Tonlänge und Tonhöhe eingestellt worden. Alle Teile waren in wasserdichten Gummisäcken verpackt und wurden in die Fundamente der Zielgebäude eingebaut. Ihre Entschärfung war äußerst gefährlich, denn sie waren einzeln am Gummisackverschluß sowie untereinander durch Zugzünder gegen Ausbauversuche gesichert. Zum Empfang des Zündsignals wurde meist eine 20 bis 30 m lange Drahtantenne unter dem Straßenbelag, Putz oder Fliesen verlegt. Einmal aktiviert, blieb das Zündgerät etwa 3 Monate betriebsbereit, im warmen Klima auch länger. Die Reichweite des Empfängers betrug rund 300 Kilometer.

Die Deutschen hatten diese Waffe, wie gesagt, von den Russen übernommen. Beim deutschen Einmarsch in Rußland hatte die geheimnisvolle ›Radio-Mine‹ 1941/42 Angst und Unsicherheit erzeugt und große Opfer gerade unter deutschen Stabsoffizieren und Generalen gefordert, als schon lange tief im eigenen Hinterland liegende bedeutende Gebäude während wichtiger Konferenzen und Zusammenkünfte plötzlich durch lange rätselhafte Minenexplosionen völlig zerstört wurden.

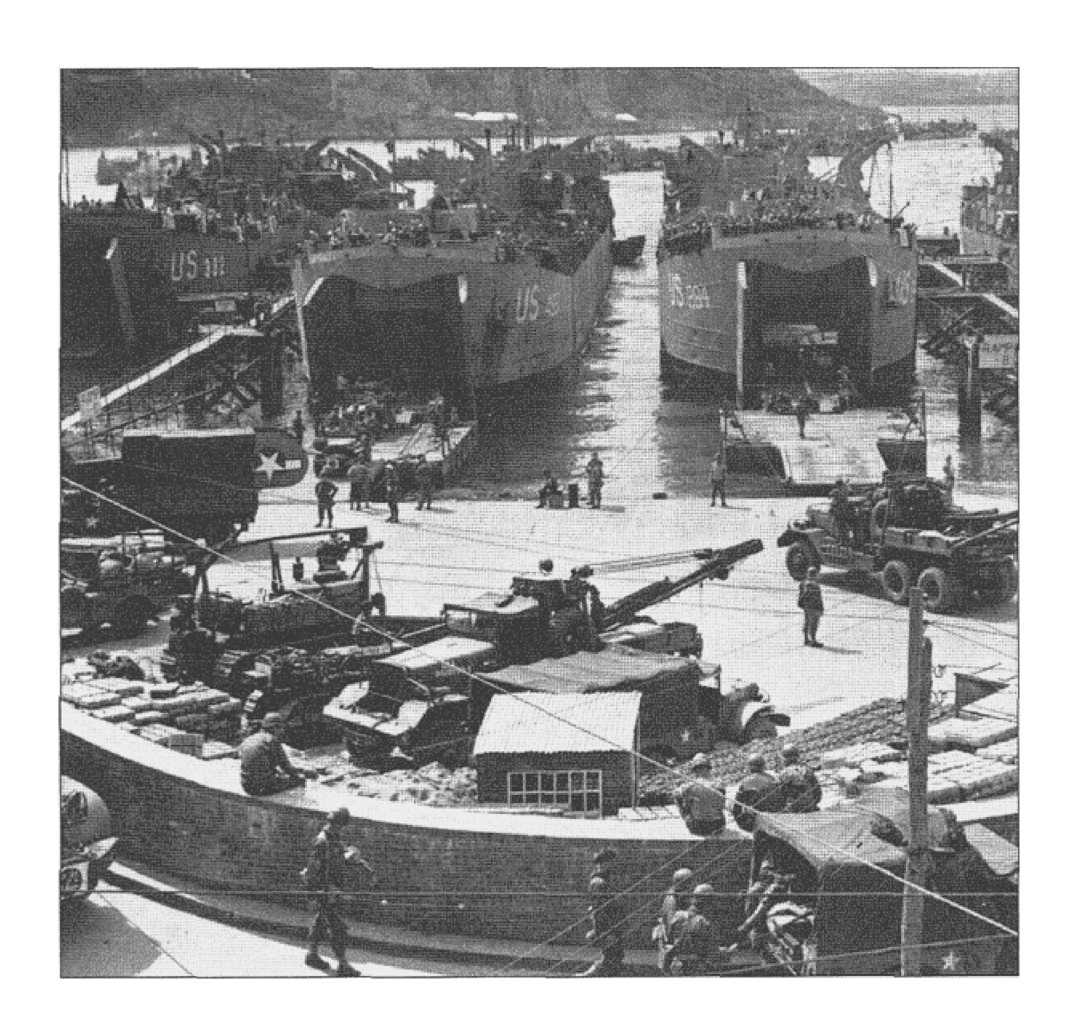
Ein weiterer Plan SKORZENYS[1] wollte Spezialeinheiten aus SS-Jagdverbänden an den gefährdeten Strandabschnitten stationieren, deren

[1] Otto SKORZENY, *Meine Kommandounternehmen*, Universitas, München 1993, S. 174 f.

Mission Kommandounternehmen gegen feindliche Hauptquartiere und Nachrichtenzentren sein sollten.

Dem militärischen Dienstweg gemäß mußte SKORZENY diese Pläne dem Oberkommando West zur Genehmigung vorlegen. Nach mehrmaligen Anmahnungen erhielt er von der ›stark beschäftigten‹ Dienststelle in Paris die Antwort: Grundsätzlich sei sein Plan sicherlich richtig und durchführbar. Dann kam aber das große ›Aber‹, das in der Ablehnung gipfelte, die SKORZENY seinem Gedächtnis nach möglichst wortgetreu wiederzugeben versuchte: »Es ist nicht anzunehmen, daß die nötigen Vorbereitungen zu Ihrem Plan gegenüber den in den Küstenstreifen stationierten deutschen Besatzungstruppen gänzlich geheimgehalten werden können. Jede solche Vorbereitung aber könnte bei diesen Truppen den Glauben an die absolute Undurchdringlichkeit des Atlantikwalls zerstören. Aus diesem Grunde muß daher der ganze Plan abgelehnt werden.« Darunter stand nach SKORZENY die übliche unleserliche Unterschrift. ›Die Ablehner‹ zogen es vor, unbekannt zu bleiben.

SKORZENY vermutete, daß hinter der ganzen Sache »bestimmte Absichten« standen. Er fragte vielsagend, ob es nicht wahrscheinlich sei, daß viele solcher Pläne unterer Dienststellen mit ähnlichen Begründungen von Paris abgelehnt wurden.



Kapitel 3

Die Invasion gelingt

Mensch und Material werden
in aller Ruhe eingeschifft.
Deutsche Aufklärungsflüge
über Südengland wurden in
der letzten Vorbereitungsphase
der Landung nicht ausgeführt.

Abt. 1: Scheinbar unerklärliche Maßnahmen der deutschen Verteidiger kurz vor der Landung

30. Mai 1944: Der geplante Großangriff der Fernbomber auf die Invasionsflotte findet nicht statt

Ende Mai 1944 waren die Häfen an der englischen Südküste mit Tausenden von Kriegsschiffen und Landungsfahrzeugen vollgestopft. Ein Luftangriff auf die mit Munition und Benzin bis an den Rand der Beladbarkeit gefüllten Transportschiffe konnte hier zur Katastrophe führen. Der deutschen Luftaufklärung blieb dies nicht verborgen.

Seit Monaten hatte in Aalborg und Gotenhafen die neu formierte Fernbombereinheit II./KG 100 mit Kampfflugzeugen vom Typ Heinkel He 177 den Seekampf trainiert. Man hatte keinen Aufwand gescheut, eine kampfkräftige Einheit aufzustellen. Ihre Fernbomber wurden Tag und Nacht von einem eigens eingerichteten Wachkommando bewacht. Jede Maschine bekam drei planmäßige Wärter zugeteilt, die nichts weiter zu tun hatten, als die Maschinen einsatzklar zu halten. Zusätzlich kamen etwa 200 hoch spezialisierte Techniker hinzu, und das fliegende Personal wurde so weit ergänzt, daß sie jede Besatzung nach der neuen Auffüllung und Ergänzung zwei Mann zusätzlich erhielt. Ein Großteil der Techniker wurde zu besonderen Lehrgängen ins Reich geschickt, um dort den letzten Schliff für die kommenden Aufgaben zu erhalten. Schließlich war es soweit: Die gesamte II. Gruppe des KG 100 sollte auf die Schiffsansammlungen der englischen Südküste einen Überraschungsgroßangriff fliegen. Der genau geplante Einsatz sollte von Beleuchtern des KG 66 unterstützt werden.

Am Abend des 30. Mai 1944 waren alle Maschinen fertig gemacht, beladen und betankt. Als die Besatzungen bereits seit vier Stunden in ihren Kombinationen auf den Einsatzbefehl warteten, hörte ein Mannschaftsmitglied verbotenerweise an seinem Radioempfänger den englischen ›Soldatensender Calais‹ ab. Nach einigen Takten flotter Tanzmusik sprach der Sprecher des Senders das KG 100 direkt an: »Und nun Kameraden vom Kampfgeschwader 100, jetzt müssen wir uns einmal mit euch unterhalten. Wir wissen genau, daß ihr schon einige Stunden in neuen Kombinationen auf den Einsatzbefehl zu uns wartet. Warum kommt ihr nicht? Habt ihr Angst? Es ist auch besser so, wenn ihr zu Hause bleibt. Ihr wollt ja auch eure Frauen und Eltern wieder sehen. Wenn ihr trotzdem kommen solltet, dann werden wir euch einen heißen Empfang bereiten, so wie ihr ihn noch nicht erlebt habt. Nun wie ist es, wollt ihr noch kommen?«

Etwa zwei Stunden später wurde der Großangriff abgeblasen, da offensichtlich geworden war, daß der Gegner über den beabsichtigten Angriff verläßliche Informationen erhalten hatte.[1]

Als Folge dieses Verrats blieben die Schiffskonzentrationen in den Häfen der englischen Südküste in den entscheidenden letzten Tagen vor der Invasion von deutschen Luftangriffen unbelästigt.

Die Besatzungen des IL/KG 100 wurden später sinnlos in einzeln geflogenen Nachteinsätzen gegen den stark verteidigten Brückenkopf in der Normandie dezimiert.

Der Verrat von geplanten Luftwaffengroßeinsätzen gegen England war kein Einzelfall. So wurden 1945 auch der Angriff mit ›Mistel‹-Flugzeugen auf die englische Flotte in Scapa Flow (deswegen abgesagt) und der Fernjagdangriff gegen englische Bomberflugplätze ›Unternehmen Gisela‹ (trotzdem durchgeführt) von deutschen Informanten an die Alliierten durchgegeben.

[1] Ulf BALKE, *Kampfgeschwader 100 ›Wiking‹*, Motorbuch, Stuttgart 1981, S. 295-301.

Warum wurden die deutschen Jäger zwei Tage vor der Invasion abgezogen?

In Kriegen ist es üblich, Luftwaffenverbände in bedrohten Gebieten zu verstärken. Kurz vor der Invasion zog das deutsche Luftwaffen-Oberkommando aber die letzten Jagdstaffeln aus der Normandie ab. Der angebliche Hauptgrund für die Verlegung war, daß man die Jäger dringend zur Verteidigung des Reichsgebiets brauchte. Das gleiche Argument wurde verwendet, um von französischen Flugplätzen vorsorglich bereits eingelagerte Nachschub- und Wartungsgüter zurück ins Reich zu verlegen.

Am 4. Juni 1944 besaßen die Deutschen in ganz Frankreich 183 Tagjagdflugzeuge. Davon waren 160 einsatzfähig, und von diesen wurden nun am Nachmittag dieses Tages nicht weniger als 124 FW 190 abgezogen. Dabei handelte es sich um das bekannte Jagdgeschwader 26. Seine Verlegung erfolgte aber nicht zurück ins Reichsgebiet, sondern nach Reims und Nancy – und dies in aller größter Eile.

Schon am 15. Mai war die 2. Gruppe des Jagdgeschwaders 26 aus der Normandie nach Südwestfrankreich, nach Mont-de-Marsan, abgezogen worden.

Merkwürdigerweise herrscht in der veröffentlichten Fachliteratur ein ›weißer Fleck‹, wenn es um die Vorgänge des 4. Juni geht.[2]

Die Verlegung erfolgte so blitzartig, daß sich der Kommandeur des Jagdgeschwaders bei seinem Vorgesetzten beklagte: »Das ist doch hel-

[2] So wird dieses Geschehen in dem ausgezeichneten Buch *The JG 26 War Diary,* Bd. 2, des amerikanischen Fachhistorikers Donald Caldwell (Grub Street 1996) völlig ausgelassen.

ler Wahnsinn! Wenn wir eine Invasion erwarten, müssen Staffeln her und nicht weg! Und was soll werden, wenn der Angriff gerade während der Verlegung erfolgt? Meine Bodenorganisation kann frühestens morgen oder übermorgen an dem neuen Standort sein! Seid ihr alle verrückt?«[1-3]

Als Josef PRILLER weiter nicht nachgeben wollte, bekam er die schroffe Antwort zurück, daß er als einfacher Geschwaderkommodore (!) keinerlei Ahnung von der Gesamtsituation habe. Bei dieser rüden Person handelte es sich um Generalmajor JUNCK, den Kommandeur des IL Jagdkorps. JUNCK sagte, daß PRILLER aus dem Blickwinkel eines Geschwaderkommodore nicht beurteilen könne, was sich in der großen staatlichen Entwicklung ergeben würde.

Genau darum ging es: Die »große staatliche Entwicklung«, was spielten da rein militärische Geschichtspunkte für eine Rolle?

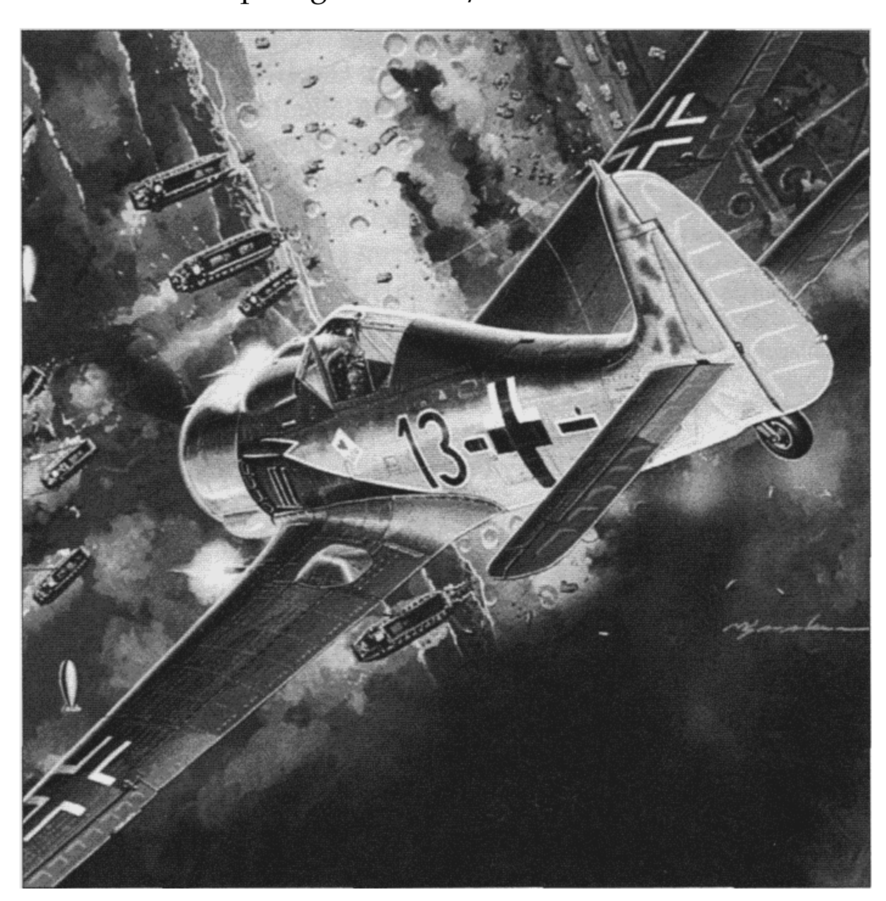
Nur zwei Focke-Wulf FW 190 A-8 des Jagdgeschwaders 26 waren am 6. Juni 1944 noch da, die Maschine von Oberst PRILLER und die seines Rottenkameraden Feldwebels WODARCZYK. Die beiden flogen dann am Invasionstag ihren durch Film und Buch (*Der längste Tag*) berühmt gewordenen Einsatz über den englischen Strandabschnitt.

Der plötzliche Abzug deutscher Jäger wird um so merkwürdiger, wenn man betrachtet, daß die alliierte Invasion ursprünglich am 4./5.

[1] Hrowe H. SAUNDERS, *Der verratene Sieg,* Druffel, Leoni 1984, S. 152.

[2] Cornelius RYAN, »Der längste Tag«, in: *Geheime Kommandosache. Hinter den Kulissen des Zweiten Weltkrieges,* Bd. 2, Das Beste 1965, S. 389.

[3] John WEAL, *Focke-Wulf FW 7 90 Aces of the Western Front,* Osprey Aircrafts of the Aces No. 9, Osprey reprint 1998 , S. 71 f.



Die bekannte chinesische Modellbaufirma ›Dragon‹ widmete ihr Modell der Fokke-Wulf 190 A-8 (1/48) dem epischen Flug der zwei einzelnen FW 190 des JC 26 unter Führung von ›Pips‹ PRILLER gegen die gesamte Invasionsstreitmacht am 6. Juni 1944. Dies war alles, was von den sorgsam vorbereiteten deutschen Plänen eines Großeinsatzes der Luftwaffe am Invasionstag verwirklicht wurde – oder verwirklicht werden durfte!?

Juni 1944 stattfinden sollte. Am 5. Juni war bereits ein Großteil der anglo-amerikanischen Landungsflotte aus den englischen Häfen ausgelaufen. Wegen des heftigen Seegangs im Kanal mußten die Schiffe jedoch umkehren, um in den Häfen Zuflucht zu suchen. Die für einen wirkungsvollen Einsatz des Jagdgeschwaders 26 unbedingt notwendigen Bodenteile der 1. und 2. Gruppe waren am Invasionstag mitten auf dem Verlegungsmarsch ins Innere Frankreichs: Die Fahrzeuge der 1. Gruppe waren auf dem Weg nach Reims, und die 3. Gruppe fuhr Richtung Nancy. Zum Glück gelang es Kommodore PRILLER, die vier Marschkonvois per Funk zu erreichen und zu stoppen. Erst nach mehreren Telefonaten mit dem Hauptquartier der 5. Jagddivision bekam PRILLER von dort die Entscheidung, wohin sein Geschwader verlegen sollte: Nach einem Zwischenaufenthalt auf den Plätzen des JG 2 ›Richthofen‹ in Creil und Cormeilles – dort hatten sich die Jagdmaschinen des JG 26 zwischenzeitlich auf eigene Initiative gesammelt – sollte es am 7. Juni auf weit von der Front entfernte Flugplätze im Raum Paris verlegen.



Josef PRILLER.

Am 7. Juni 1944 berichtete die britische Zeitung *The Guardian:* »In Anbetracht der extremen Wichtigkeit des Abschlagens unserer Invasion für das deutsche Oberkommando hatte man damit gerechnet, daß die Luftherrschaft über der Küste hart umkämpft sein würde, aber das ist bisher nicht der Fall. Die alliierte Luftherrschaft ist überlegen und unangefochten.«

Auch das andere ›Stammgeschwader‹ an der Kanalküste, das JG 2 ›Richthofen‹ unter Major Kurt BÜHLIGEN, litt kurz vor Invasionsbeginn unter ähnlich merkwürdigen Umständen.

Nur Tage vor der Landung hatte das kampfstarke III./JG 2 den Flugplatz Cormeilles verlassen müssen und lag nun in der Bretagne, während sich ihre Bodenteile noch auf dem Verlegungsmarsch nach La Rochelle befanden. Das II. JG 2 lag in Creil bei Paris, und nur die vom Kampf um Anzio (Italien) schwer mitgenommene 1. Gruppe blieb auf dem Flugplatz Cormeilles-en-Vexin stationiert, der mit 60 Kilometern Entfernung der Landungsfront am nächsten lag.

Diese nur mit äußerster Dummheit oder gezielter Sabotage erklärbaren Handlungen führten dazu, daß am entscheidenden Invasionstag weniger deutsche Jäger am Kanal standen als bei der Abwehr der unbedeutenden Kleinlandung von Dieppe im Jahre 1942.

General JUNCK wurde am 1. Juli 1944 als Kommandeur des II. Jagdkorps abgelöst. Es wurde ihm erlaubt, aus den Diensten der Luftwaffe auszuscheiden. Er trat Kurt TANKS Focke-Wulf-Stab als Berater bei. Ein sicherer Posten, um das Kriegsende zu überstehen, nachdem er bei der »großen staatlichen Entwicklung« mitgewirkt hatte?

Irreführende Aufklärungsflüge Anfang Juni 1944

Am 5. Juni 1944 stellte Feldmarschall ROMMEL in seinem wöchentlichen Bericht zur Lage an seinen Chef, Feldmarschall VON RUNDSTEDT, fest:

»Die Luftaufklärung ergab keine Verstärkung der Landungstruppen im Gebiet von Dover. Andere Häfen an Englands Südküste wurden nicht von Aufklärungsflugzeugen beobachtet.« Also konnte ROMMEL VON RUNDSTEDT beruhigen, daß noch keine unmittelbare Gefahr einer alliierten Landung aufgrund von sicheren Luftaufnahmen drohte.[1]

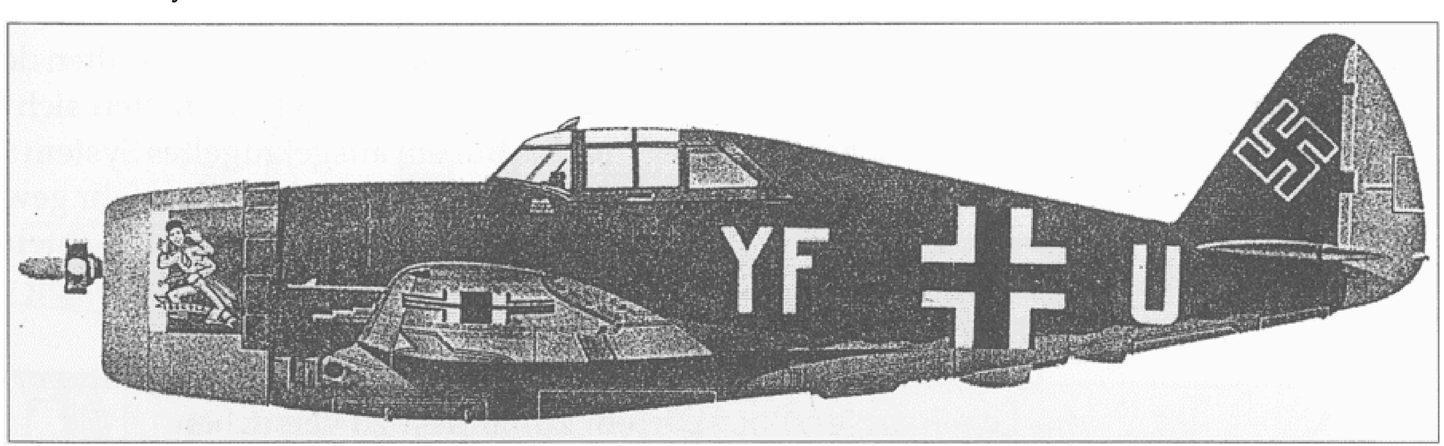
Es entsteht aber sofort die Frage, warum nicht Aufklärungsflüge über den wirklichen Invasionshäfen gegenüber der Normandieküste durchgeführt wurden, wo seit April 1944 von der deutschen Luftwaffe tatsächlich starke Aktivitäten der alliierten Landungsflotten festgestellt worden waren. War dies nur ein unglücklicher Zufall, oder steckte mehr dahinter? Tatsächlich verfügte der zuständige General der Aufklärer VON BARSEWISCH immer noch über eine Reihe von Tricks, wie er auch trotz stärkster alliierter Luftüberlegenheit Kenntnisse über die gegnerischen Pläne erzielen konnte. Dazu gehörte auch die geheimnisvolle Sond.Aufkl.St.103 (Sonderaufklärungsstaffel 103), die im Frühjahr und Frühsommer 1944 in Orly bei Paris lag. Bis heute ist fast nichts über die supergeheime Aufklärungsstaffel bekannt, wann sie gegründet wurde, wie stark sie war und wie lange sie bestand. Die Sond.Aufkl.St.103 verfügte über erbeutete Flugzeuge, wie zum Beispiel eine ehemalige amerikanische Republic P 47 D ›Thunderbolt‹ und wahrscheinlich eine Reihe anderer alliierter Flugzeuge.

Im Frühsommer 1944 wurden erbeutete ›Thunderbolt‹ von der Luftwaffe dazu benutzt, mindestens zwei Aufklärungsmissionen über England erfolgreich durchzuführen, um die alliierten Invasionsvorbereitungen zu fotografieren.[2] Für ihre tollkühnen Missionen über der englischen Küste verblieben die Flugzeuge der Staffel im alliierten Originalanstrich, trugen aber deutsche Hoheitszeichen. Nach anderen Angaben wurden die geplanten Aufklärungsflüge zweier erbeuteter alliierter Jagdflugzeuge über englischen Südküstenhäfen kurz vor dem D-Day von unbekannten hohen Stellen im OKW verboten.[3]

[1] Michael REYNOLDS, *Ein Gegner wie Stahl,* Pour le Merite, Selent 2004, S. 47 f.

[2] Hans-Heiri STAPFER, *Strangers in a Strange Land,* Squadron/Signal 1988, S. 44 u. 56 f.

[3] David WADMAN, »Luftwaffe Recconnaissance of UK 1943-44«, in: *LEMB,* 18. 1. 2004, Internet pages.



Republic P47 D ›Thunderbolt‹ im Dienst der Sonderaufklärungsstaffel 103, Orly, Frühsommer 1944. Einbau einer deutschen Auklärungskamera vom Typ Rb aus einer FW 190 A-4 hinter dem Cockpit.

Natürlich war mit derartigen Maßnahmen keine systematische Aufklärung der Britischen Inseln möglich. Im entscheidenden Moment konnte man jedoch mit getarnten erbeuteten Flugzeugen wie der P 47D und der Lockheed P 38 G ›Lightning‹, von denen es mindestens zwei Exemplare für Aufklärungseinsätze bei der Luftwaffe gab, erfolgreiche Spezialflüge über wichtigen Zielen fliegen.

Was nützten jedoch diese Finessen und Tricks, wenn man diese getarnten Aufklärer‹ über die falschen Häfen schickte? So kam es, daß sich richtige Aufklärungsergebnisse zum deutschen Nachteil auswirkten. Wir werden später auf die Frage stoßen, ob dies zufällig geschah.

Wurde in letzter Minute eine Verminung der Invasionsküste verhindert?

Nach zuverlässigen Informationen waren für die Nacht zum 6. Juni 1944 deutsche Minenlegeoperationen geplant, die auch die bisher minenfreie Invasionsküste umfaßt hätten.[1] Die Folgen für die sich kurz danach entwickelnde Landung wären nur schwer vorhersehbar gewesen. Wegen schlechten Wetters‹ wurden diese Operationen jedoch genauso abgeblasen wie die üblichen Marinepatrouillen für Aufklärungszwecke.

Tatsache ist, daß Großadmiral DÖNITZ in seinem Buch *10 Jahre und 20 Tage*[2] das Unterlassen dieser Missionen kritisierte, ohne jedoch die Verantwortlichen für das Absagen zu benennen. Die für die schicksalhafte Absage als Begründung angegebene Beurteilung der Wetterlage überzeugt nicht, da spätestens am Abend des 5. Juni 1944 eine die Landungsmöglichkeit vorhersagende Information des Deutschen Wetterdienstes allen Stäben der deutschen Abwehrfront und somit auch dem zuständigen Marineverantwortlichen vorgelegen hat.

Es ging bei diesen unterlassenen Minenwürfen um die sogenannten ›Blitzsperren‹. Statt auf eine Instandhaltung und Verstärkung der schon lange bestehenden und in der Zwischenzeit stark gelichteten alten deutschen Minenfelder in der Mitte des Kanals zu setzen, hatten sich die Verantwortlichen der Kriegsmarine auf ein ausgeklügeltes System von ›Blitzsperren‹ verlassen, die erst bei drohender Invasionsgefahr geworfen werden sollten. Bei der geringen Zahl der zur Verfügung stehenden Wurfverbände und angesichts der alliierten Luftüberlegenheit war dies ein sehr risikobehaftetes Konzept.

Wie es aussieht, wären die Deutschen um ein Haar ausgefahren, um das Legen dieser ›Blitzsperren‹ zumindest zu versuchen.

[1] Hrowe H. SAUNDERS, *Der verratene Sieg*, Druffel, Leoni 1984, S. 43 u. 199.

[2] Karl DÖNITZ, *10 Jahre und 20 Tage*, München 1958, S. 344. (Neuauflage: Bublies, Schnellbach 1999.)

Tatsächlich konnten diese Minen in der Seinebucht, in der die Alliierten dann landeten, nicht mehr rechtzeitig geworfen werden.

Am Abend des 5. Juni durften die einsatzbereiten und vollbeladenen Minenschiffe, wie die Artillerieträger der 6. Artillerieträger-Flotille, trotz geeigneten Hochwassers nicht zum Minenlegen auslaufen. Am Morgen des 6. Juni, als die Invasion im Gange war, konnten sie aus ihren Tidenhäfen wegen des Niedrigwassers nicht mehr auslaufen und wurden, zur Unbeweglichkeit verdammt, rasch durch die alliierten Bomberverbände ausgeschaltet.

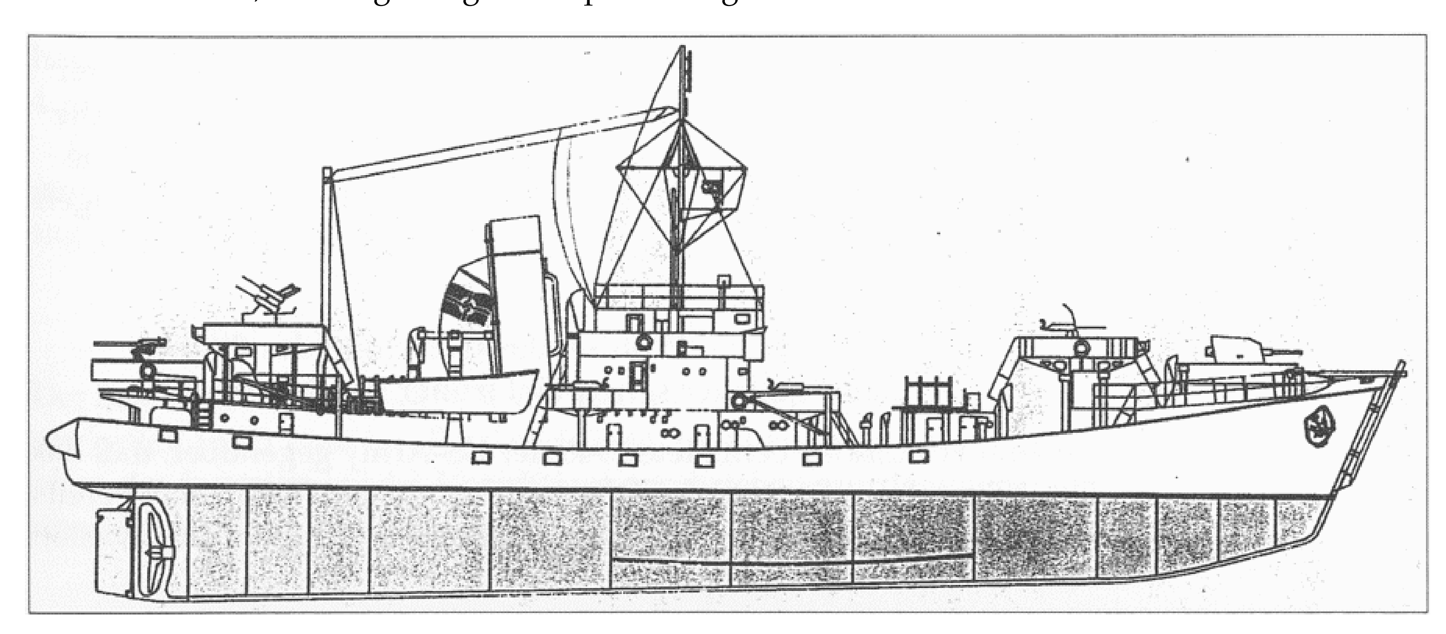
Auch dies war nach Meinung von Hrowe H. SAUNDERS eine jener Aktionen, die, bei rechtem Licht besehen, sehr anrüchig waren.

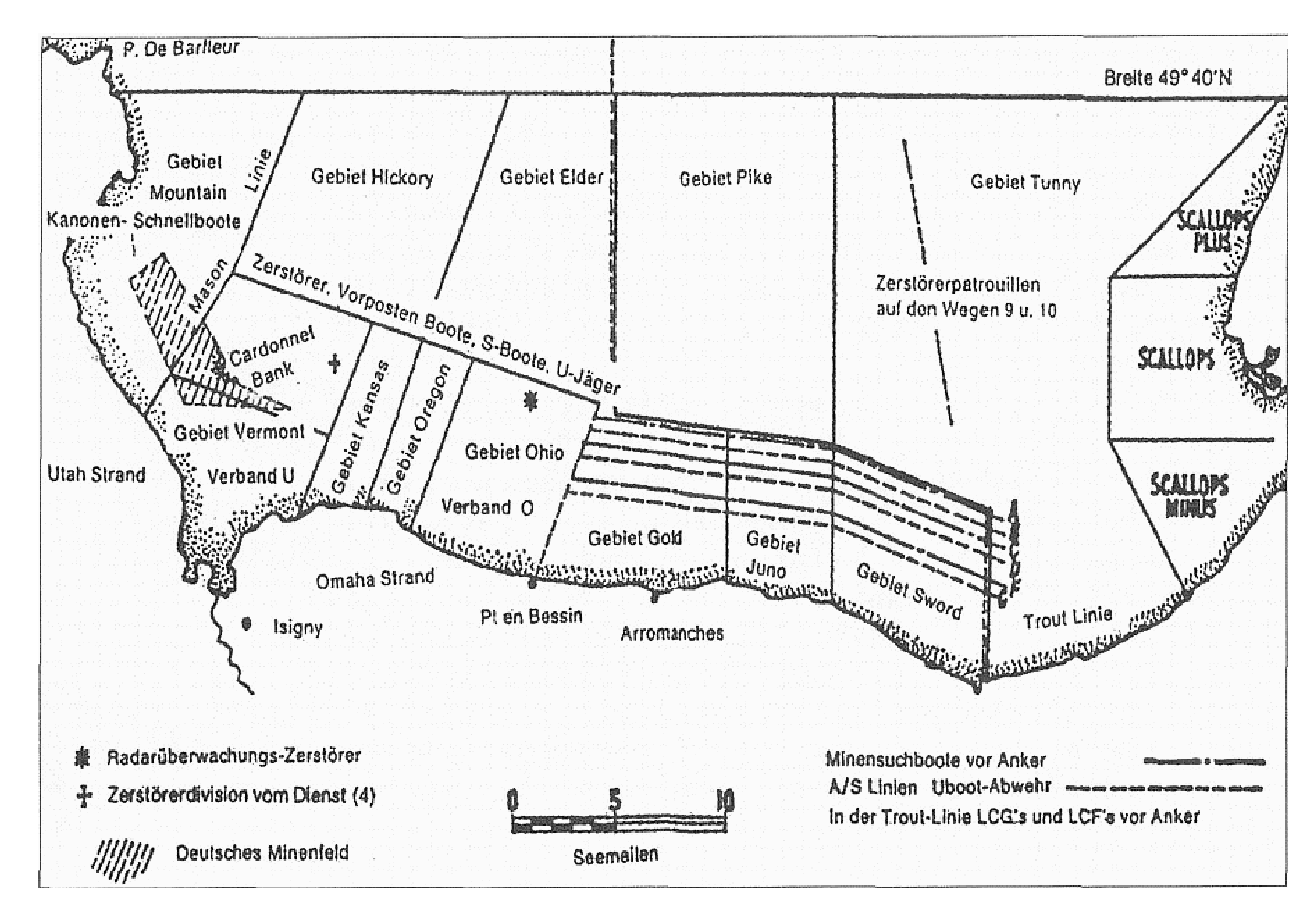
Wie sich im Verlaufe der Landung herausstellte, blieben die wenigen aus früheren Wurfaktionen stammenden alten deutschen Küstenminen eine echte Gefahr für die Landungsverbände. So erlitten die Amerikaner die schwersten materiellen Verluste des Landungstages im Gebiet vor dem ›Utah‹-Strand, wo durch vorher nicht erkannte Minen ein Zerstörer, 2 LCI (›Landing Craft Infantry‹) und 3 LCT sanken.

Später wurden in den folgenden Invasionsnächten tatsächlich ›Blitzsperren‹ geworfen – aber an der falschen Stelle! Räumboote der Kriegsmarine legten im Raum westlich von Le Havre bis Boulogne 2000 Grundminen und 200 KMA (›Küsten Mine Anker‹). Sie waren alle nutzlos, da im Pas-de-Calais nie eine Invasion erfolgte. Im Invasionsraum wurde dagegen keine einzige ›Blitzsperre‹ geworfen. Auch hier sind die Verantwortlichen für diese sinnlosen und viele Opfer kostenden Minenoperationen nie benannt worden.

Der eigentliche ›Minenkrieg‹ begann so in den Gewässern der Normandie erst, als der günstigste Zeitpunkt längst vorüber war.

Hilfskriegschiffe der Kriegsmarine wie dieser Vorpostenfischdampfer sollten in der Nacht vor der Invasion eine ›Blitzsperre‹ von Seeminen in der Seinebucht auslegen, mußten aber im Hafen bleiben.





Landgebiete und die Vorstrand-Areale.

Am 6. Juni gab es nur eine einzige alte deutsche Minensperre im ›Utah‹-Landungsgebiet. Der Rest war minenfrei. Aus: Franz KUROWSKI, *Duell der Giganten. Panzerkampf in der Normandie,* Podzun-Pallas, Wölfersheim-Berstadt 2000.

Abt. 2: Die Wahrheit über die ›Überraschung‹

Am Nachmittag des 5. Juni 1944 gingen 6463 Fahrzeuge in See, um die 150 Kilometer lange Meeresstrecke zwischen der südenglischen Küste und der Seine-Bucht zu überqueren. Mehr als 6000 Schiffe zogen ungehindert in vielstündiger Fahrt unter monderhelltem Himmel gegen die französische Küste, um Deutschland zu rechter Zeit den Fangstoß zu geben. Wo war die deutsche Aufklärung, die durch Radiomeldungen schon Vorwarnungen erhalten hatte? Sie versagte, sie versagte so vollständig, daß der Aufmarsch der riesigen Armada erst wenige Kilometer vor der Küste erkannt wurde.

Das große Rätsel: Wußten das OKW und das Führerhauptquartier schon viel früher Bescheid?

General WARLIMONT berichtete 1946 der US-Army gegenüber, daß das Führerhauptquartier und das Oberkommando der Wehrmacht bereits am Nachmittag des 5. Juni über Informationen verfügten, die Invasion würde am Morgen des 6. Juni 1944 beginnen. Er sagte: »HITLER wußte

es, JODL wußte es, aber die Information wurde an die Truppen in der Normandie nicht weitergegeben.«[1] Es ist zu fragen: warum nicht und – vielleicht noch wichtiger – von wem?

[1] David C. ISBY, *The German Army at D-Day,* Greenhill 2004, S. 91.

Die ersten Junitage: Die Invasion kündigt sich an

Am 1. Juni gab es zunehmende Anzeichen, daß die Invasion unmittelbar bevorstand.

Der später berühmt gewordene Mg. Schütze Hein SEVERLOH konnte an diesem Tag streng geheime Papiere seines Chefs, Oberleutnant FREHSING, von der Artilleriebeobachtungsstelle Stützpunkt WN62 einsehen. Darin hieß es: »Die Schiffe in den englischen Häfen werden beladen.« Einen Tag später wurden die Soldaten der Stellung in einer Ansprache vom Abteilungskommandeur auf den bevorstehenden Angriff vorbereitet, und kurz darauf wurden alle überflüssigen Lebensmittelvorräte aufgegessen.[2]

[2] Hein SEVERLOH, *WN62,* HEK Creativ Verlag, Garbsen [4]2006, S. 19 f.

Am 1. und 2. Juni meldeten Gestapo-Agenten, die die Résistance unterwandert hatten, daß dort 28 codierte Botschaften eingegangen seien, die dem Untergrund befohlen hätten, sich für unmittelbar bevorstehende Aktionen zu Invasionsbeginn bereitzumachen.

Man wußte, daß diese Aktivierung ungefähr 48 Stunden vor der Landung erfolgen würde. Nun war sie da.

Oberst VON DER HEYDTE vom 6. Fallschirmjägerregiment wurde sogar von einem Cousin des freifranzösischen Generals LECLERC lächelnd erzählt, daß die Invasion für die Nacht vom 4. Juni geplant sei. In derselben Nacht desertierten alle französischsprechenden Soldaten des 6. Fallschirmjägerregiments, die aus Elsaß-Lothringen stammten.[3] Der Cousin hatte die Wahrheit gesagt. Die Alliierten wollten tatsächlich zuerst am 4./5. Juni landen, und ihre Flotte war schon ausgelaufen.

[3] David C. ISBY, *The German Army at D-Day,* Greenhill 2004, S. 65 f., 165 u. 225 f.

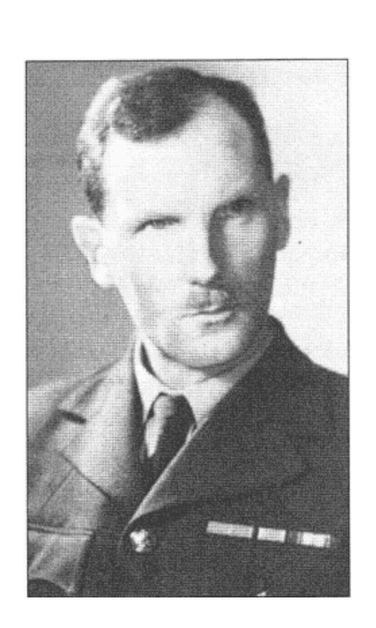
General EISENHOWER mußte jedoch, wie gesagt, die für diesen Termin geplante Landung in Frankreich aus Wettergründen noch einmal absagen.

Über Jahrzehnte Sündenbock: die Meteorologie

Der bekannte Militärautor Janusz PIEKALKIEWICZ schrieb in seinem meisterhaften Buch *Invasion. Frankreich 1944,* daß über kein anderes Problem der Invasion so viel Unrichtiges geschrieben wurde wie gerade über das Wetter am Vorabend der Landung.[4]

[4] Janusz PIEKALKIEWICZ, *Invasion. Frankreich 1944,* Südwest, München 1979, S. 121-126.

Tatsächlich herrschte über Jahrzehnte eine merkwürdig zu nennende Übereinstimmung von Historikern, höheren Militärs und allen wesentlich an der Geschichtsschreibung beteiligten Autoren beider ehemaliger kriegführender Parteien über das angebliche Unvermögen der deutschen Meteorologen, das Wetter in der Nacht zum 6. Juli 1944 richtig vorherzusagen. Die Krone dieser Übereinstimmung zwischen Deutschen und ehemaligen Alliierten war eine Meldung aus dem Jahre 1970, daß in den letzten Stunden vor der Invasion eine wichtige Ultra-Nachricht in EISENHOWERs Hauptquartier eingegangen sei, die eine Entschlüsselung einer Wettervorhersage der deutschen Luftwaffe vor dem bevorstehenden Invasionsabend gewesen sei. In einem Code, der für die Entzifferungsmaschine besonders schwer zu knacken gewesen sei, habe die Luftwaffe während der gegenwärtigen Mond- und Gezeitenphase für den Kanal eine anhaltende Schlechtwetterperiode vorausgesagt. Die von STAGG (RAF Group Captain J. M. STAGG, Chefmeteorologe des SHAEF) vorhergesagte kurze Wetterbesserung hatten sie also nicht registriert. Entschuldigend und zur Ehrenrettung der deutschen Meteorologen wird dann gern angeführt, daß ihnen die Informationen aus weiträumiger Wetterbeobachtung gefehlt hätten und sie so nicht imstande gewesen wären, eine kurzfristige Wettervorhersage zu geben.

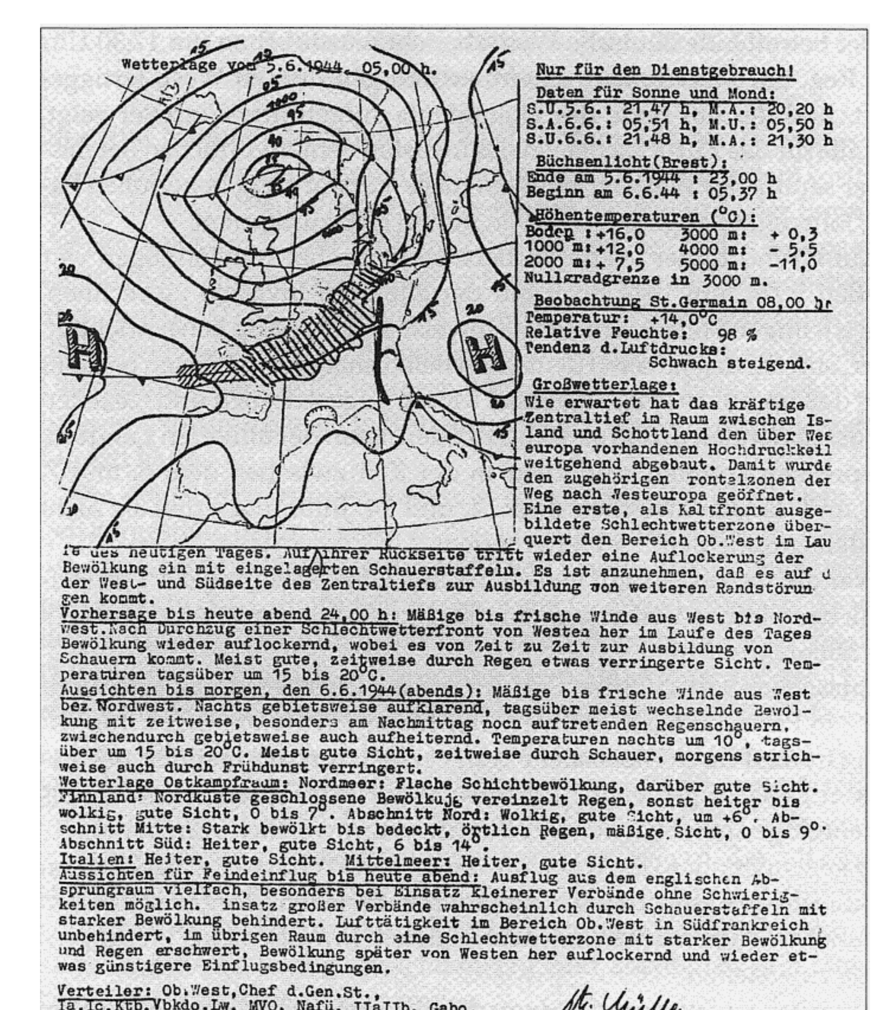


J. M. STAGG, Chefmetereologe beim Hauptquartier der alliierten Expeditionsstreitkräfte (SHAEF).

Dabei wird gern vergessen, daß die Deutschen neben einer fast lückenlosen Kette von bemannten und unbemannten Wetterstationen vom Nordkap bis Labrador (Kanada) auch über Wetter-U-Boote im Atlantik verfügten. Aus der Luft sammelten He 177 Langstreckenwetterflugzeuge der ›Westa 2‹ von Bordeaux aus in gefahrvollen 24 Stunden-Missionen genaue Daten aus der ›Wetterküche‹ für die drohende Invasion, während von Spanien getarnte Ju 52 und He 111 des deutschen Wetterdienstes zu Geheimmissionen starteten, die weit über die Neutralität des Landes hinausgingen.

Technisch wären die Deutschen zu genauen Wettervorhersagen über die erwarteten meteorologischen Bedingungen in der Lage gewesen, und natürlich wußten beide Kriegsparteien über die Wichtigkeit der Wetterlage für die geplante Landung. Dennoch blieb es dabei, die deutsche Meteorologie hatte versagt.

Janusz PIEKALKIEWICZ konnte nachweisen, daß all die Nachkriegsangaben falsch sind. Die deutschen Meteorologen hatten zwar kaum so vielfältige Möglichkeiten wie ihre alliierten Gegenspieler, um so erstaunlicher ist es aber, daß sie genau wie ihre Berufskollegen von der anderen Kanalseite den Wetterumschwung für die Nacht vom 5. auf den 6. Juni genau vorausgesagt hatten.



Wetterlage vom 5.6.1944. 05,00 h.

Nur für den Dienstgebrauch!

Daten für Sonne und Mond:
S.U.5.6.: 21,47 h, M.A.: 20,20 h
S.A.6.6.: 05,51 h, M.U.: 05,50 h
S.U.6.6.: 21,48 h, M.A.: 21,30 h

Büchsenlicht(Brest):
Ende am 5.6.1944 : 23,00 h
Beginn am 6.6.44 : 05,37 h

Höhentemperaturen (°C):

Boden :	+16,0	3000 m:	+ 0,3
1000 m:	+12,0	4000 m:	- 5,5
2000 m:	+ 7,5	5000 m:	-11,0

Nullgradgrenze in 3000 m.

Beobachtung St.Germain 08,00 hr
Temperatur: +14,0°C
Relative Feuchte: 98 %
Tendenz d.Luftdrucks: Schwach steigend.

Großwetterlage:
Wie erwartet hat das kräftige Zentraltief im Raum zwischen Island und Schottland den über Westeuropa vorhandenen Hochdruckkeil weitgehend abgebaut. Damit wurde den zugehörigen rontalzonen der Weg nach Westeuropa geöffnet. Eine erste, als Kaltfront ausgebildete Schlechtwetterzone überquert den Bereich Ob.West im Laufe des heutigen Tages. Auf ihrer Rückseite tritt wieder eine Auflockerung der Bewölkung ein mit eingelagerten Schauerstaffeln. Es ist anzunehmen, daß es auf der West- und Südseite des Zentraltiefs zur Ausbildung von weiteren Randstörungen kommt.

Vorhersage bis heute abend 24,00 h: Mäßige bis frische Winde aus West bis Nordwest. Nach Durchzug einer Schlechtwetterfront von Westen her im Laufe des Tages Bewölkung wieder auflockernd, wobei es von Zeit zu Zeit zur Ausbildung von Schauern kommt. Meist gute, zeitweise durch Regen etwas verringerte Sicht. Temperaturen tagsüber um 15 bis 20°C.

Aussichten bis morgen, den 6.6.1944(abends): Mäßige bis frische Winde aus West bez. Nordwest. Nachts gebietsweise aufklarend, tagsüber meist wechselnde Bewölkung mit zeitweise, besonders am Nachmittag noch auftretenden Regenschauern, zwischendurch gebietsweise auch aufheiternd. Temperaturen nachts um 10°, tagsüber um 15 bis 20°C. Meist gute Sicht, zeitweise durch Schauer, morgens strichweise auch durch Frühdunst verringert.

Wetterlage Ostkampfraum: Nordmeer: Flache Schichtbewölkung, darüber gute Sicht. Finnland: Nordküste geschlossene Bewölkung vereinzelt Regen, sonst heiter bis wolkig, gute Sicht, 0 bis 7°. Abschnitt Nord: Wolkig, gute Sicht, um +6°. Abschnitt Mitte: Stark bewölkt bis bedeckt, örtlich Regen, mäßige Sicht, 0 bis 9°. Abschnitt Süd: Heiter, gute Sicht, 6 bis 14°.
Italien: Heiter, gute Sicht. Mittelmeer: Heiter, gute Sicht.

Aussichten für Feindeinflug bis heute abend: Ausflug aus dem englischen Absprungraum vielfach, besonders bei Einsatz kleinerer Verbände ohne Schwierigkeiten möglich. Einsatz großer Verbände wahrscheinlich durch Schauerstaffeln mit starker Bewölkung behindert. Lufttätigkeit im Bereich Ob.West in Südfrankreich unbehindert, im übrigen Raum durch eine Schlechtwetterzone mit starker Bewölkung und Regen erschwert, Bewölkung später von Westen her auflockernd und wieder etwas günstigere Einflugsbedingungen.

Verteiler: Ob.West, Chef d.Gen.St.,
Ia, Ic, Ktb, Vbkdo.Lw, MVO, Nafü, IIaIIb, Gabo,
Gen.d.Art, Voart, Stopi, Okdo.H.Gr.B/Ia, Ic,
O.Qu.West/Q1, Q1/NT, Höh.Art.Kdr.309,
Kfz-Staffel, VbM.

Reg.Rat

Nur für den Dienstgebrauch!

Verbindungsmeteorologe
b.Ob.West(Okdo.H.Gr.D)

H.Qu., den 5.6.1944, 17,30 h.

Wetteraussichten für Unternehmen des Feindes in der Nacht vom 5.6. zum 6.6.1944.

1. Luftwaffe: Ausflug aus dem englischen Absprungraum im allgemeinen ohne wesentliche Schwierigkeiten möglich, nur örtlich durch stärkere Bewölkung etwas beeinträchtigt. Lufttätigkeit im Bereich Ob.West bei stark auflockernder Bewölkung, gebietsweise auch aufklarend, größtenteils ohne Behinderung durchführbar, nur in Süd- und Südostfrankreich durch ein Schlechtwettergebiet, im holländischen Raum durch starke Bewölkung erschwert.
2. Marine: In den Hoofden und im Kanal frische Winde aus Südwest bis West um Stärke 3-5, stellenweise bis 6, gegen morgen etwas geringer. Seegang um 3-4, vereinzelt bis 5, ebenfalls gegen morgen etwas abnehmend. Meist gute Sicht. In der Biskaya schwache bis mäßige Winde aus Nordwest um Stärke 2-4, im Nordteil vereinzelt bis 5. Seegang um 2-3, an der Westküste der Bretagne durch Dünung vom Atlantik her bis 4. Abgesehen von etwas Frühdunst überwiegend gute Sicht.
   Mittelmeerküste schwache bis mäßige Winde, anfangs aus Süd bis Südwest gegen morgen auf West bis Nordwest drehend, Stärke 2-4. Seegang 2-3. Gute Sicht. Örtlich Frühdunst.
3. Flut: 1.ab Le Havre (22,20 h) über Ijmuiden (04,15 h) bis südlich Den Helder (etwa 07,30 h). 2.ab spanischer Grenze (04,45 h) über Brest (05,30 bis St.Malo (07,40 h) Mondschein während der ganzen Nacht, 1 Tag vor Vollmond. Büchsenlicht am 6.6.: 05,21 h.

Verteiler:
Ob.West, Chef d.Gen.St.,
Ia, Ic, Ktb, Vbkdo.Lw, VbM.

Reg.Rat

Deutsche Meteorologen bei der Arbeit.

Der Wetterbericht des Chefmeteorologen beim OB West vom 5. Juni 1944 beweist, daß die Deutschen über die für eine Landung günstige Wetterlage rechtzeitig Bescheid wußten (aus: Janusz PIEKALKIEWICZ, *Invasion. Frankreich 1944*, Südwest, München 1979).

Der betreffende deutsche Wetterbericht wurde schon um 17:30 Uhr von Reg. Rat MÜLLER, dem Chefmeteorologen des OB West, fertiggestellt, und der am Ende des Dokuments aufgeführte Verteiler zeigt, daß alle für das Zurückschlagen der Invasion verantwortlichen Befehlshaber sämtlicher Waffengattungen diese Vorwarnung bekommen haben. Jahrzehntelange Lügen fielen nun in sich zusammen.

Auf Grund dieser Wettervorhersage deutscher Meteorologen war für den 5./6. Juni 1944 doch mit der alliierten Invasion zu rechnen. Alle wichtigen Stellen wurden nachweisbar rechtzeitig benachrichtigt. Aber, obwohl den höheren deutschen Befehlshabern im Westen bekannt war, daß im Juli 1944 nur zweimal Mond, Tagesanbruch und Gezeiten so zusammenfielen, daß sie den Erfordernissen der alliierten Landung entsprechen konnten, und zwar in der Zeit zwischen dem 5. und 7. Juni und danach zwischen dem 12. und 14. Juni, reagierten sie nicht auf den entscheidenden Wetterbericht.

War die besonders gut verschlüsselte‹ Ultra-Meldung der Luftwaffe mit der falschen Vorhersage eine Nachkriegsfälschung oder das Werk von Saboteuren?

Tatsächlich hatten Oberst Prof. STOEBE, der Chefmeteorologe der Luftwaffe in Paris, und sein Stellvertreter Major LETTAU um den 4. Juni einem Großteil ihrer Dienststelle freigegeben, um die Freuden des Lebens in Paris zu genießen.[1] Derselbe Major LETTAU, der immerhin als Meteorologe später für den V-l Einsatz verantwortlich war, berichtete 1949 gegenüber der US-Army, die deutschen Wettervorhersagen seien so schlecht gewesen, daß die Kommandeure jeden Morgen selbst den Himmel ansehen mußten, um nach eigenem Ermessen eine Wetterprognose zu erstellen.

Auch bei der Führung des deutschen Wetterdienstes sind ›merkwürdige‹ Vorgänge abgelaufen.

[1] Samuel W. MITCHAM Jr., *The Desast Fox in Normandy,* Cooper Square 2001, S. 63.



Deutschlands geheime Wetterspione über dem Atlantik: Heinkel He 177 A-5 Langstreckenwetteraufklärer der Westa 2/Ob.d.L in Bordeaux. Ab April 1944 auf He 177 umgerüstet, kam sie kurz vor der Invasion zum entscheidenden Einsatz, als es um die Vorhersage des ›Landungswetters‹ ging. Die He 177 konnten im Drosselflug bis zu 24 Stunden in der Luft bleiben. Die Alliierten bemerkten die Anwesenheit der geheimen Wetterschnüffler erst, als sie im August 1944 Ultra-Informationen über ihre Rückverlegung nach Deutschland auffingen.

»... mit Invasionsbeginn ab 6. Juni, 00:00 Uhr innerhalb 48 Stunden zu rechnen«

Nur fünf Minuten, nachdem die Nachrichtenstelle der 15. Armee die zweite Hälfte des die Invasion ankündigenden Verses aus dem berühmten Gedicht von Paul VERLAINE aufgefangen hatte, wurde der Empfang des Spruches am 5. Juni 1944 um 21:20 Uhr an den Ic des Armeeoberkommandos durchgegeben. Danach war mit einem Invasionsbeginn ab 6. Juni 00:00 Uhr innerhalb 48 Stunden zu rechnen. Die Unterlagen der Abwehrstelle der 15. Armee in Tourcoing beweisen auch, daß die Überprüfung der Meldung durch Rückfrage beim Militärbefehlshaber Belgien/Nordfrankreich in Brüssel bei Major VON WANGENHEIM stattgefunden hatte.

Die deutschen Truppen hatten in Nordfrankreich 23 Abwehranlagen aufgestellt, deren Signale zu zwei Abhörzentren führten. Das erste war am Cap de la Hague in der Nähe von Cherbourg errichtet worden und gehörte zur 7. deutschen Armee unter General DOLLMANN. ES wurde am 31. Mai 1944 durch 100 ›Lancaster‹-Bomber der RAF zerstört. Das zweite befand sich in Tourcoing beim Hauptquartier der 15. Armee von General Hans VON SALMUTH.

Das Abhörzentrum in Tourcoing beschäftigte 30 Funkspezialisten, von denen die Mehrzahl Unteroffiziere waren, die Tag und Nacht an den Empfängern saßen. Jeder Mann sprach fließend drei Sprachen.[1]

Ausgerüstet waren sie mit Telefunken-Empfängern, die mit Gleichstrom zwischen 30 und 300 MHZ funktionierten. Unter Ausnützung von Meterwellen konnten sie selbst die Londoner Polizei abhören, und es gelang ihnen, Funkgespräche in England abzuhören, die tausend Kilometer weit entfernt stattfanden.

Unbehelligt von alliierten Bomben, gelang es den Spezialisten von Oberstleutnant Helmut MEYER, am 1., 2., 3. und 5. Juni 1944 die entscheidenden Botschaften aufzufangen, die den Invasionsbeginn ankündigten.

Die Bedeutung dieses Spruches war der deutschen Abwehr schon seit Herbst 1943 bekannt. Durch eine Alarmierung der Atlantikfront mußte nun wie automatisch der lange eingespielte Mechanismus der deutschen Abwehrmaßnahmen einsetzen und den Alliierten einen heißen Empfang bereiten. Die Artilleristen in den Bunkern des Atlantikwalls würden hinter ihren geladenen Geschützen stehen, Panzerdivisionen als Verstärkungen auf den Moment des Gegenstoßes warten, deutsche Schnellboote aus ihren Bunkern auslaufen, und die Luftwaf-

[1] Myrone N. CUICH, *Armes secrètes et ouvrages mystérieux de Dunkerque à Cherbourg,* Jean Bernard, Paris 1996, S. 131 ff.

fe würde ihre Nachteinsätze gewohnten Seekampfgeschwader ausschicken.

War die alliierte Invasion durch ihre vorzeitige Entdeckung in Gefahr zu scheitern, noch bevor sie begonnen hatte?

5. Juni, 22:30 Uhr: Horchdienst Cherbourg entdeckt die Invasion

Zur Überwachung des Kanals und der englischen Insel bestand ein Netz von Horchgeräten entlang der französischen Küste.

1944 konnten die ›Fledermausohren‹ der deutschen Schallmeßstationen bis zu 300 Kilometer weit entfernte Geräusche auffangen, während Unterwassermikrophone akustisch die Bewegungen alliierter Schiffe im Kanal feststellten.

Tatsächlich meldete ein Leutnant des Horchdienstes in Cherbourg um 22:30 Uhr am 5. Juni seinem Regimentskommandeur, daß die alliierten Schiffsbewegungen und Konzentrationen von Transportflugzeugen auf die große Möglichkeit einer Invasion in der gleichen Nacht hinwiesen.

Gleich danach stellte der Horchdienst des 6. FJ. Regiments das gleiche fest, und ab 23:00 Uhr verfolgte Regimentskommandeur Oberst VON DER HEYDTE gebannt auf der Feindlagekarte das Vordringen der alliierten Luft- und Seeflotten auf seiner großen Karte.

Die 7. Armee reagierte aber noch nicht, obwohl sie über dieselben Informationen wie von der HEYDTES Regiment bei Carentan verfügte.[1]

[1] David C. ISBY (Hg.), *The German Army at D-Day*, Greenhill 2004, S. 225 f.

War das deutsche Radar wirklich blind?

Der gesamte westliche europäische Machtbereich des Dritten Reiches war gegen Überraschungen aus der Luft und von der See von einem dichten Radarnetz umgeben. Gern wird heute erzählt, daß die deutschen Radaraugen während der Invasion völlig blind waren und so keinerlei Vorwarnung geben konnten.

Dies ist nachweisbar falsch. In Wirklichkeit sollte Deutschlands Radarnetz der eigenen Führung zwei weitere Chancen geben, um noch rechtzeitig vor Beginn der alliierten Invasion reagieren zu können.

Die Alliierten wußten, daß die deutschen Radarstellungen jeden Landungsversuch von vornherein entdecken konnten, und trafen planmäßige Anstrengungen zur vollständigen Ausschaltung des deutschen Frühwarnnetzes in Frankreich.

Bis zum Abend des 5. Juni 1944, als die alliierte Invasionsflotte aus ihren englischen Heimathäfen auslief, waren von den ursprünglich 92

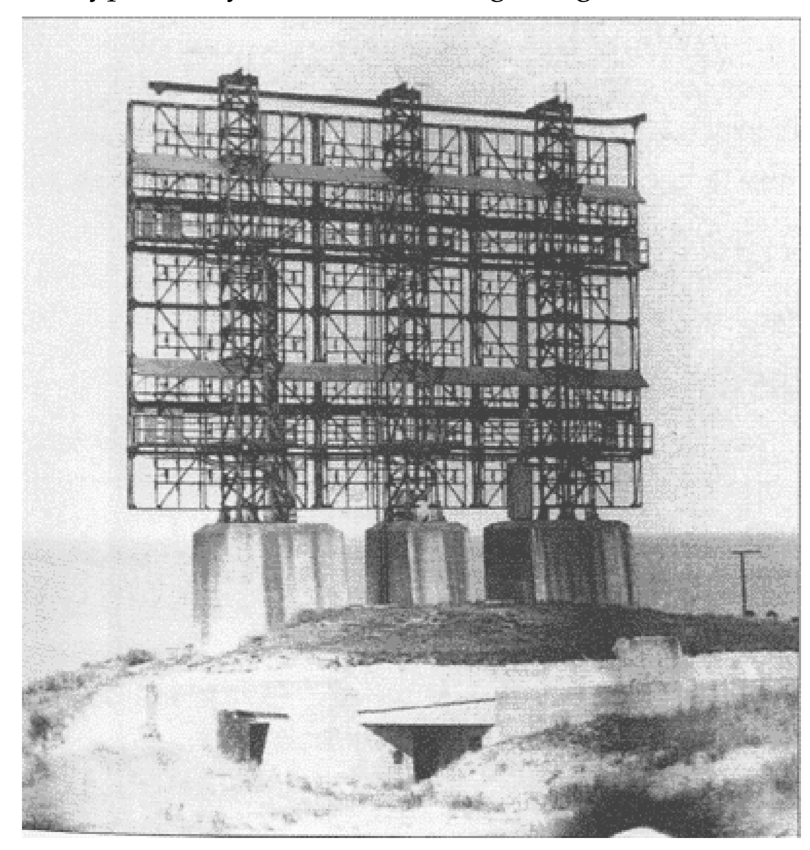
deutschen Radarstellungen entlang der Nordküste von Frankreich und Belgien alle bis auf 16 massiv von der Luft aus angegriffen worden. Besonders waren zu diesem Zeitpunkt Langstreckenfrühwarnradars der Typen ›Wassermann‹ und ›Mammut‹ betroffen, die wegen ihrer auffälligen Strukturen Luftangriffen gegenüber besonders empfindlich waren.[1]

Weiter sorgten massive Störsender und komplizierte Radartäuschmaßnahmen, daß ein Großteil der immer noch funktionierenden deutschen Radarstellungen in den Invasionsstunden wie geblendet war. Viele, aber nicht alle! Und so sorgten Deutschlands Radargeräte dafür, daß die Militärführung in Frankreich zwei weitere Chancen erhielt, eine rechtzeitige Alarmierung einzuleiten:

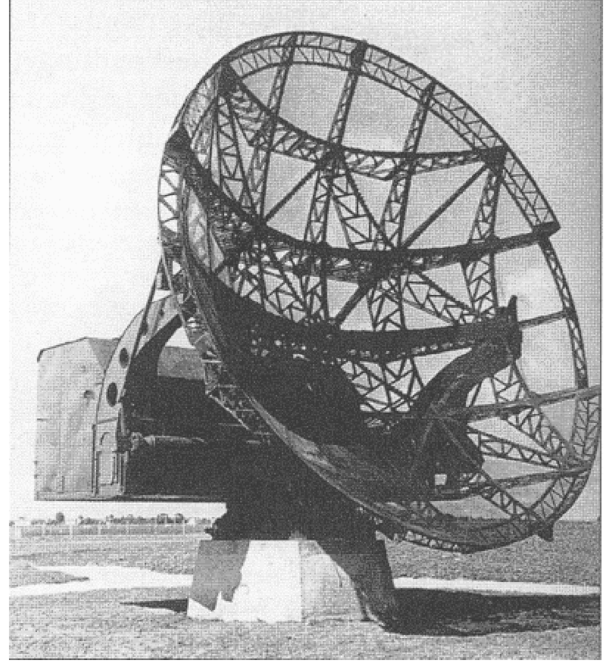
Die erste dieser Meldungen kam von der besetzten Kanalinsel Guernsey.[2] Zum Abend des 5. Juni 1944 lag dort eine Luftnachrichtenkompanie, ausgestattet mit den besten damals verfügbaren Ortungsgeräten der Typen ›Freya‹ und ›Würzburg‹. Gegen 22:40 Uhr tauchten auf ih-

[1] Alfred PRICE, *The history of US Electronic Warfare,* Bd. 1, Murray 1984, S. 125-128.

[2] Otto Ernst REMER, *Verschwörung und Verrat um Hitler,* Remer Heipke, Bad Kissingen [5]1993, S. 122 f.

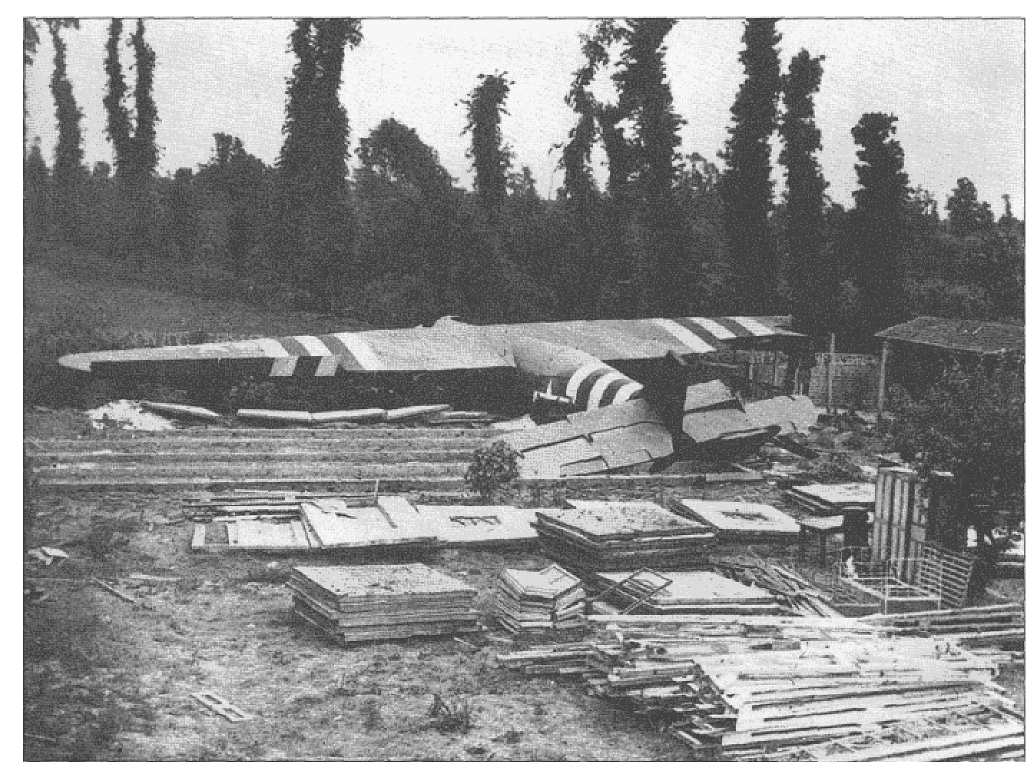


Der Radar ›Mammut‹ Fu.M.O. (Funk Meß Ortung) 52, der über einen Ortungsbereich von bis 300 km verfügte und 150 t wog, war Luftangriffen gegenüber besonders empfindlich.



Der Radar ›Würzburg See Riese‹, der vor allem durch seine Parabolantenne von 7,4 m Durchmesser auffiel und 25 Drehungen pro Minute vollzog, stellte sich als ausgezeichnetes, präzises Funkmeßgerät heraus, Rund 1500 Exemplare wurden gebaut. Alle Schweren Flak-Batterien und einige Küsten-Batterien waren mit diesem Gerät ausgestattet.

ren Bildschirmen in regelmäßigen Formationen und gleichen Abständen viermotorige ›Lancaster‹-Bomber auf. Hinter jedem Flugzeug war im gleichen Abstand ein anderer Flugkörper zu beobachten, der bald als Lastensegler ausgemacht werden konnte. Insgesamt wurden hiervon 180 Gespanne von dieser einen Luftnachrichtenkompanie gezählt. Der zuständige Oberst übersprang alle zuständigen Stellen seines langen Dienstweges und ließ sich sofort mit dem vorgesetzten Generalkommando seines Korps in St. Lô (normannische Küste) verbinden. Er beschwor sein Gegenüber, unverzüglich Luftalarm auszulösen, denn nach seinem sicheren Eindruck vollziehe sich in den nächsten Minuten eine große Landeoperation auf dem Festland. Etwa 20 Minuten später (keiner der zuständigen Herren ließ sich vorher sprechen) meldete sich das Generalkommando zurück. Die Antwort war: Die Herren des Stabes vom Festland wünschten den Kameraden auf der Insel eine gute Nacht und rieten ihnen, nur keine Gespenster zu sehen und die Pferde nicht wild zu machen … Weitere 20 Minuten später meldete sich der erste Generalstabsoffizier des Korps (Ia) persönlich auf der Insel Guernsey – auf einmal war er nun doch zu sprechen: »Sie haben recht gehabt. Große Luftlandungen hinter der ganzen Front. Alarm!« So wurde die Abwehr der anglo-amerikanischen Invasion um mindestens 30 entscheidende Minuten verzögert.



Britischer Lastensegler vom Typ vom Typ ›Horsa‹. Zahlreiche Lastensegler gingen wegen des holprigen Geländes bei der Landung zu Bruch. Aus: Giorgio APOSTOLO, *Die großen Luftschlachten des 20. Jahrhunderts*, Bechtermünz, Augsburg 1997.

Tag / Uhrzeit / Ort und Art der Unterkunft	Darstellung der Ereignisse (Dabei wichtig: Beurteilung der Lage [Feind- und eigene], Eingangs- und Abgangszeiten von Meldungen und Befehlen)
5.6.44	Am 1., 2. und 3.6.44 ist durch die Nast innerhalb der "Messages personelles" der französischen Sendungen des britischen Rundfunks folgende Meldung abgehört worden : "Les sanglots longs des violons de l'automne ". Nach vorhandenen Unterlagen soll dieser Spruch am 1. oder 15. eines Monats durchgegeben werden, nur die erste Hälfte eines ganzen Spruches darstellen und ankündigen, dass binnen 48 Stunden nach Durchgabe der zweiten Hälfte des Spruches, gerechnet von 00.00 Uhr des auf die Durchsage folgenden Tages ab, die anglo-amerikanische Invasion beginnt.
21.15 Uhr	Zweite Hälfte des Spruches "Blessent mon coeur d'une longeur monotone" wird durch Nast abgehört.
21.20 Uhr	Spruch an Ic-AO durchgegeben. Danach mit Invasionsbeginn ab 6.6. 00.00 Uhr innerhalb 48 Stunden zu rechnen.
	Überprüfung der Meldung durch Rückfrage beim Militärbefehlshaber Belgien/Nordfrankreich in Brüssel. (Major von Wangenheim).

5. Juni 1944: Dokument des Abhörzentrums in Tourcoing mit der Feststellung des Invasionsbeginns – dennoch reagierte niemand auf die durchgegebenen Meldungen (nach: CUICH).

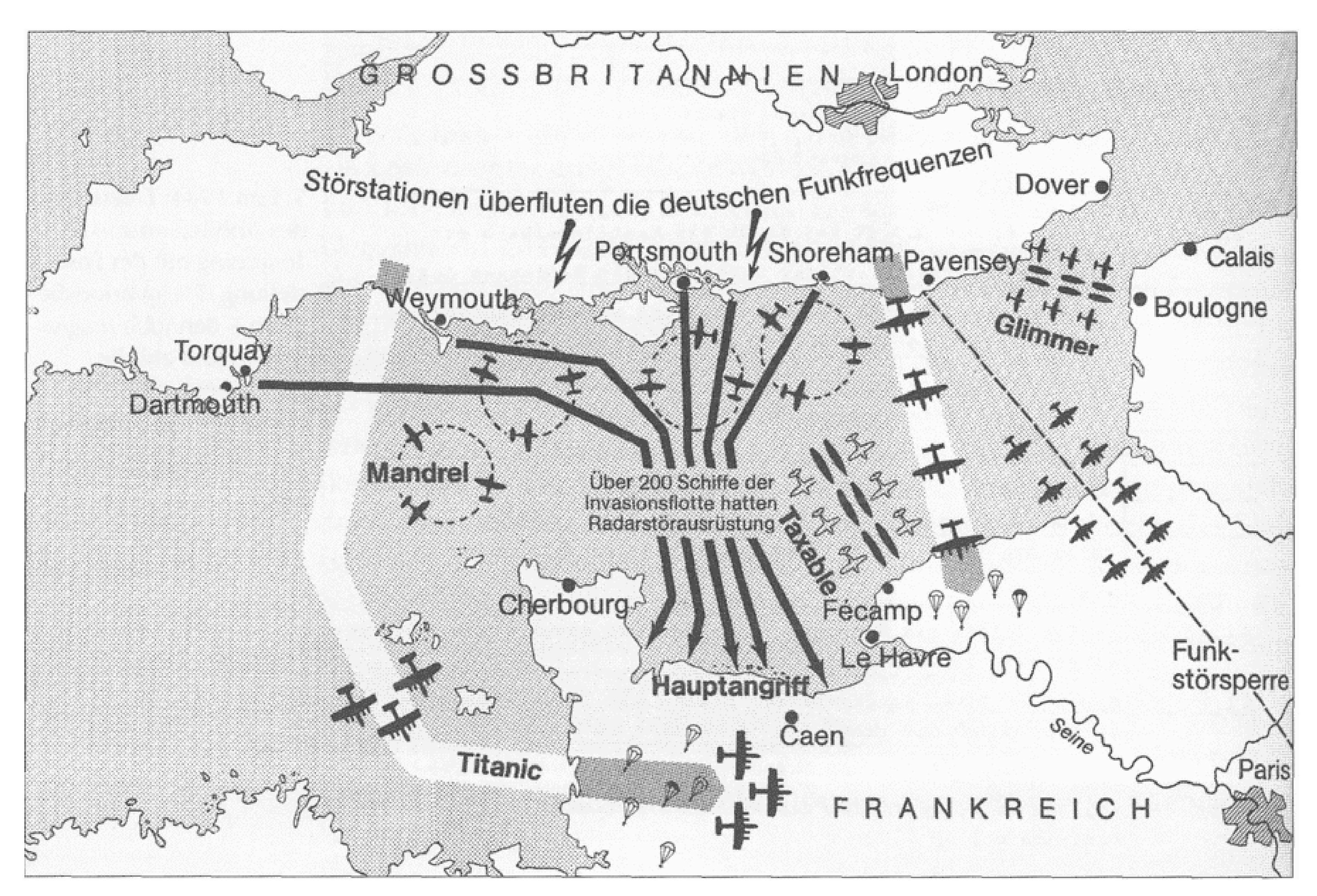
Jetzt hätte die Stunde der Nachtjäger schlagen müssen. Im Gegensatz zum Rest der Luftwaffe stand die deutsche Nachtjagd damals auf dem Höhepunkt ihrer Erfolge.

Eine erfolgreiche Einschleusung der im Westen bereitstehenden Nachtjäger in die von den Radargeräten geortete schwerfällige Armada von über 1000 mit Fallschirmjägern und ihren Nachschub vollbeladenen Transportflugzeugen und Lastenseglergespannen hätte das Ende der Luftlandung in einem Blutbad bedeutet.

Statt dessen befahl die zuständige Nachtjagdführung allen Nachtjägern, sich völlig sinnlos im ostfranzösischen Luftraum zu versammeln, weit ab vom Landungsgebiet. Heute wird erzählt, daß die erfahrenen Leitoffiziere, die im Frühjahr 1944 ihre Nachtjäger trotz alliierter Täuschungsmanöver in so gut wie jeden Bomberstrom einschleusen konnten, sich angeblich von ›Stanniolstreifen‹-Wolken der Alliierten täuschen ließen.

Kein einziger deutscher Nachtjäger sollte die Alliierten stören.

Die ›Lancaster‹-Bomber konnten in der ersten Welle ohne Gegenwehr ihre Fallschirmjäger zur Sicherung der Landestellen absetzen



Die alliierten Funk- und Radar-Täuschungsoperationen in der Nacht vom 5. zum 6. Juni 1944. Aus: Janusz PIEKALKIEWICZ, *Die Invasion. Frankreich 1944*, Südwest, München 1979.

und ihre Lastensegler noch fast völlig ungestört hinter der Frontlinie landen. Etwa zwei Prozent ihrer Flugzeuge und Lastensegler verloren sie durch Flakfeuer.

Als sich die Flak von ihrer Überraschung erholt hatte, blieb ihre Abwehrkraft im Landungsraum für einige Zeit immerhin noch so groß, daß die alliierten Fallschirmjäger in eine ernste Krise gerieten.[1, 2] Im zusammengefaßten Feuer der Flugabwehreinheiten erlitten die Verstärkungen und vor allem die Nachschubtransporte Verluste in einem Ausmaß, wie man nach den vorausgegangenen Luftbombardements nicht mehr gerechnet hatte, berichtete Generalmajor James M. GARVIN, damals Kommandeur der 82. amerikanischen Fallschirmdivision im *Infantry Journal* 1948. Was wäre hier passiert, wenn die Einheiten in eine voll abwehrbereite Truppe hinein abgeworfen worden wären?

Im von den alliierten Luftlandekräften ausgelösten Chaos gingen auch die Zugmaschinenstaffeln der Flak verloren. Man hatte sie ausgerechnet in den Absprungraum der amerikanischen Fallschirmjäger im Raum Ste. Mère-Eglise gelegt. Der verantwortliche Flakoffizier hatte seinen kompletten Zugmittelpark stehen- und liegengelassen und

[1] H.A. KOCH, *Flak*, Podzun-Pallas, Wölfersheim-Berstadt [2]1965, S. 138.

[2] Ebenda, (Caen Ratter), S. 132.

sich ohne einen Schuß abgesetzt. Leider ist bis heute nicht bekannt geworden, um wen es sich dabei gehandelt hat.[1]

Punkt 1:45 Uhr am 6. Juli 1944, immer noch mehrere Stunden vor Beginn der Schiffslandungen, kam die letzte große Warnung: Die Landungsflotte war geortet worden. Obwohl fast alle betriebsbereiten deutschen Radanlagen auf dem Festland laufend durch Folienabwürfe geblendet wurden, nahm die Groß-FuMG-Stellung Caen die Landungsverbände in der Nacht zum 6. Juni 1944 auf. Kaum 5 Minuten später, um 1:50 Uhr, wurde dies nach Paris gemeldet. Zunächst glaubte man an Störung wegen der Unzahl von Zacken. So viele Schiffe gab es doch gar nicht! Aber dann gab es keinen Zweifel mehr: Eine unübersehbare Flotte mußte im Anmarsch sein. Admiral HOFFMANN, Chef des Stabes, meldete sofort: »Das kann nur die Invasionsflotte sein.« Er meldete an den OB West und das Führerhauptquartier: »Die Invasion ist da.« Sowohl beim deutschen Oberkommando in Paris als auch in Rastenburg war man aber skeptisch. Der Stabschef beim OB West sandte eine Mischung aus Spott und Ironie zurück: »Haben sie vielleicht Möwen geortet?«

Die Marine war sich so sicher, daß sie jetzt ihre Küstenstationen und die in den Häfen liegenden Seestreitkräfte alarmierte. Das Oberkommando beim OB West tat wieder nichts!

Nach ihrer Landung waren die alliierten Soldaten teilweise fassungslos, über das, was sie auf der Gegenseite vorgefunden hatten. So brachte die Zeitung *The Soldiers* im Juni 1944 einen Bericht »Sind sie überrascht worden?« Darin schrieb Sergeant P. RAMING von der 6. Luftlandedivision: »Wir haben beim Feinde eine merkwürdige Mischung von Bereitschaft und Unvorbereitet-Sein vorgefunden. In einem Unterstand entdeckten wir die Reste einer halb verzehrten Mahlzeit, woraus hervorging, daß die Deutschen völlig überrascht worden waren und Hals über Kopf fliehen mußten, im anderen fanden die Royal Engineers, nur wenige Meter entfernt, eine ganze Anzahl von gut getarnten, durch Kabelleitungen gesteuerten und mit Sprengstoff vollgestopften Zwergtanks, fix und fertig zum Starten, was wieder auf höchste Bereitschaft schließen läßt.«[2]

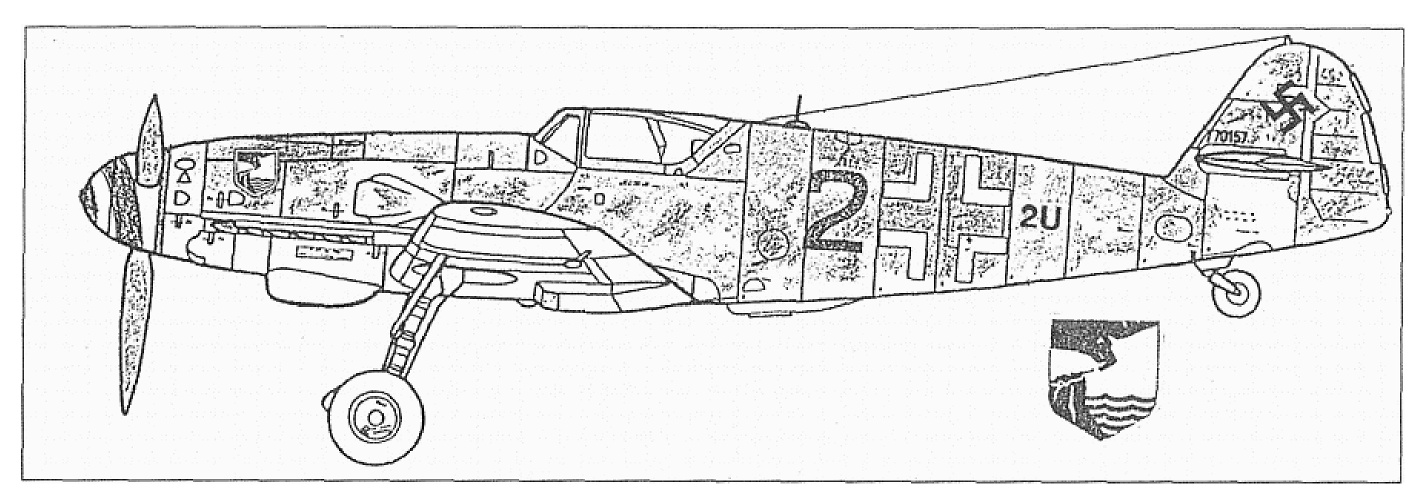
[1] Paul CARELL, *Sie kommen! Die Invasion 1944*, Ullstein, Berlin [17]1994, S. 50 f.

FuMG = Funkmeßgerät

[2] Janusz PIEKALKIEWICZ, *Die Invasion. Frankreich 1944*, Südwest, München 1979, S. 129.

6. Juni: Sie kommen! Ein deutscher Luftaufklärer findet die Invasionsflotte – und nichts passiert

Von der heutigen Geschichtsschreibung werden das › Chaos ‹ und der Befehlswirrwarr auf der deutschen Seite zu Beginn der Invasion gern



Messerschmitt BF 109 G-8 Nahaufklärer der 3./ NA Cr 13 (Nah Aufklärungs Gruppe) (Kanalfront 1944).

damit in Zusammenhang gebracht, daß es die deutsche Luftwaffe nicht schaffte, die Invasionsflotte zu entdecken.

Angeführt wird, daß am Mittwoch, dem 24. Mai 1944, zum letzten Mal gelungen sei, mit einem deutschen Flugzeug Luftaufnahmen von den Häfen Bournemouth, Pool, Portland, Weymouth, Folkstone und Dover zu machen.[1]

Tatsächlich gelang es Leutnant Adalbert BÄRWOLF von der 3./NAGr (Nahaufklärungsgruppe) 13, beim ersten Tageslicht des 6. Juni 1944 mit einer Aufklärungsmaschine vom Typ Messerschmitt BF 109 G8 die Invasionsflotte vor den Stränden der Normandie zu entdecken.[2] Die Alarmierung der Küstenabwehr erfolgte aber trotzdem erst nach Sichtung der Flotte von Land aus.

BÄRWOLFs mitgebrachte Luftaufnahmen von der riesigen Invasionsflotte, die vielleicht Zweifel beendet hätten, ob es sich um die Hauptlandung handelte, sind von den höheren Stäben der Heeresgruppe B und des OB West nicht näher beachtet worden. Im Gegenteil: Die Fotos über die alliierte Landeflotte vom 6. Juni 1944 scheinen bis heute verschwunden zu sein.

Trotz allem: ›Alarm Küste‹ findet nicht statt

Kein einziger deutscher Soldat am Atlantikwall hätte vom Beginn der Invasion in der Normandie am 6. Juni 1944 überrascht werden dürfen, aber sie wurden es.

Obwohl das Hauptquartier der Heeresgruppe B und das OKW im ostpreußischen Rastenburg spätestens gegen 22:15 Uhr am 5. Juni 1944 sichere Informationen über den unmittelbar bevorstehenden Invasionsbeginn hatten, geschah nichts. ›Alarm Küste‹, das Stichwort zur Alarmierung der Atlantikfront, wurde nicht ausgegeben.

[1] Janusz PIEKALKIEWICZ, *Invasion. Frankreich 1944*, Südwest, München 1979, S. 115.

[2] John WEAL, *Focke-Wulf FW 190 Aces of the Western Front, Osprey Air-craft of the Aces No.9*, Osprey reprint 1998, S. 72 ff.

Nur die Kriegsmarine hielt sich nicht an diese ›Sorglosigkeit‹ und setzte ihre Streitkräfte um 1:50 Uhr am 6. Juni auf eigene Faust in höchste Alarmbereitschaft.

Auch Generaloberst VON SALMUTH, der Oberbefehlshaber der von der Landung nicht betroffenen 15. Armee am Pas-de-Calais, ließ sich genauso wenig hinters Licht führen wie General MARCKS vom 84. Korps in St. Lö. Beide setzten ihre unterstellten Einheiten in Kampfbereitschaft.

General Walter WARLIMONT vom OKW-Führungsstab in Rastenburg setzte selbständig die Panzer-Lehrdivision in Alarmbereitschaft, während SS-Brigadeführer Fritz WITT ohne Einsatzbefehl seine 12. SS-Panzerdivision ›Hitlerjugend‹ bereits um 4:00 Uhr marschbereit hatte. Beide Panzereinheiten wären so, auch ohne offizielle Alarmierung, in der Lage gewesen, rechtzeitig an die bedrohten Strände der Normandie mit ihren Kettenfahrzeugen vorzustoßen.



SS-Brigadeführer Fritz WITT.

Die große Masse der Küstenverteidigung wurde aber mit Ausnahme der 352. Infanteriedivision ohne Alarmierung durch den Stab der Heeresgruppe B von der alliierten Landung fast im Schlaf überrascht. Bei der 352. Infanteriedivision im zukünftigen Abschnitt ›Omaha‹ wurde die höchste Alarmstufe ›Drohende Gefahr‹ kurz vor Mitternacht telefonisch durchgegeben.[1] Wie in den Vortagen scheinen die Uhren hier in einem anderen Takt geschlagen zu haben als bei der Heeresgruppe.

Zufällig (?) hatte General DOLLMANNS Hauptquartier eine für diese Nacht geplante ›Probealarmierung‹ der 7. Armee in der Normandie absagen lassen.[2] Andernfalls wären die Alliierten auf einen voll abwehrbereiten ›Atlantikwall‹ gestoßen.

»In der Seine-Bucht mehrere hundert Schiffe!«

Als am 6. Juni 1944 die Morgennebel sich gegen 5:00 Uhr über dem Ärmelkanal verzogen, war eine Tarnung der alliierten Flotte nicht länger möglich. Tausende von Schiffen befanden sich bereits vor ihren Ausgangsstellungen und warteten auf den geeigneten Moment zur Ausschiffung der Landungstruppen. So war es die Marine-Küstenbatterie ›Marcouf‹, deren Kommandeur Oberleutnant Walter OHMSEN den Alarm auslöste. Dabei fielen die bekannten Sätze, als er den Seekommandanten in Cherbourg, Admiral HENNECKE, anrief und meldete: »In der Seine-Bucht mehrere hundert Schiffe. Frage: Eigene Fahrzeuge in See?« Nach einer ganz kurzen Unterbrechung kam die Antwort aus Cherbourg: »Nein, keine eigenen Fahrzeuge in See. Wenn Fahrzeuge

[1] Hein SEVERLOH, *WN62*, HEK Creativ Verlag, Garbsen [4]2006, S. 18.

[2] Samuel W. MITCHAM Jr., *The Desert Fox in Normandy*, Cooper Square 2001, S. 66.

ausgemacht, dann Gegner, Schießerlaubnis ›Munitionssparen‹ Ende. Verbindung geht ein.«[1]

So gilt OHMSENs Meldung nach Cherbourg bis heute als der offizielle Beginn der deutschen Alarmierung an der Atlantikküste. Auch als in einer Zeitung am 15. Juni 1944 die Verleihung des Ritterkreuzes an den Chef der Batterie ›Marcouf‹ bekanntgegeben wurde, wurde auch erwähnt, daß Oberleutnant OHMSEN als erster den Beginn der Invasion gemeldet habe.[2] Die Alliierten hatten ihren ersten Sieg, die Überraschung der deutschen Verteidigung, erzielt.

[1] Paul CARRELL, *Sie kommen! Die Invasion 1944,* Ullstein, Berlin 1997, S. 159.

[2] Kurt GRASSER u. Jürgen STAHLMANN, *Westwall, Maginotlinie, Atlantikwall,* Pawlak, Herrsching 1983, S. 158.

Abt. 3: Der Atlantik-Wall hält nicht

Wie die englischen Luftlandungen zwischen Orne und Dives gerettet wurden

Die Funkmeldekompanie der 21. Panzerdivision hatte am 5. Juni englische Klartextfunksprüche aufgenommen, die auf eine Beladung der Lastsegler schließen ließen, und diese Meldung nach oben weitergegeben.[3] Es erfolgte keine Reaktion.

Kurz nach Mitternacht des 6. Juni wurde die wichtige Brücke von Benouville von der 5. englischen Luftlandebrigade eingenommen, die später auch die Brücke bei Ranville nehmen konnte. Die 5. Brigade war Teil der 6. Luftlande-Division der Engländer, die mit 4800 Mann den Auftrag hatte, die Straßen und Verbindungen zwischen Orne und Dives zu erobern und jede deutsche Bewegung in Richtung auf den englischen Brückenkopf zwischen Caen und Quisterham zu verhindern.

Der Luftabsprung der Engländer im Bereich der 21. deutschen Panzerdivision war in der Gefahr, durch diese vernichtet zu werden. Die 21. Panzerdivision hatte mit 16 000 Mann von Generalfeldmarschall ROMMEL im Mai 1944 den Befehl bekommen, nach Luftlandung des Gegners sofort anzutreten, und zwar die gesamte Division.[4,5] Dem stand die allgemeine Order von »höchster Stelle« (?): »Angriff nur nach Freigabe durch die Heeresgruppe B.«

ROMMELs Weisung war jedoch nur dem Divisionskommandeur General Edgar FEUCHTINGER bekannt, und dieser wurde, als es ernst wurde, gegen 2:00 bis 3:00 Uhr erreicht, da er auf Nachtclubbesuch in Paris war. Bereits um 1:20 Uhr gab General Wilhelm RICHTER der 21. Panzerdivision telefonisch den Befehl, die luftgelandeten Feindkräfte mit den am nächsten liegenden Teilen der Panzerdivision anzugreifen und zu zerschlagen. Um 2:00 Uhr ergänzte RICHTER seinen Befehl, wonach die

[3] Hans VON LUCK, *Rommel an der Front,* Mittler, Hamburg 2006, S. 195.

[4] Paul CARRELL, *Sie kommen! Invasion 1944,* Ullstein, Berlin 1997, S. 130 f.

[5] Heinz SCHMOLKE, *Die Kriegsentscheidung. Verrat in der Normandie,* Historia, Horb 2004, S. 47 ff.

ganze 21. Panzerdivision den luftgelandeten Feind ostwärts der Orne angreifen sollte.

Bei der Division fühlte man sich aber an einen anderen Befehl gebunden: Keine Aktion ohne Genehmigung der Heeresgruppe B, der die 21. Panzerdivision unterstand. Um 2:00 Uhr rief General SPEIDEL bei der Division an. Der Kommandeur des Panzergrenadierregiments 125, Oberst VON LUCHT, berichtete, daß SPEIDEL bei seinem Anruf um 2:00 Uhr nachts nicht den Befehl gab, sofort mit allen verfügbaren Teilen den luftlandenden Gegner anzugreifen. Die Division hätte keinerlei Erlaubnis bekommen, noch in der Nacht anzugreifen. Auch der zwischenzeitlich aus Paris zurückgekehrte General FEUCHTINGER führte erregte Gespräche mit der 7. Armee, wobei ihm wiederum die Freigabe zum Einsatz strikt verweigert wurde. So vergingen die Nacht und die ersten Stunden des 6. Juni 1944, ohne daß die Division zum Einsatz kommen durfte. Schließlich gab General MARCKS vom 84. Korps – höchstwahrscheinlich ohne Genehmigung von General SPEIDEL – der 21. Panzerdivision den Befehl, sofort mit der ganzen Division ostwärts der Orne anzugreifen und dort gelandete Einheiten der 6. Luftlandedivision zu zerschlagen und von ihrer Verbindung nach Westen abzuschneiden. Die Kanonen der Panzer von LUCK hatten jedoch noch keinen Schuß gegen die britischen Fallschirmjäger östlich der Orne abgegeben, als von der 7. Armee die Order zum Umkehren kam. Man war durchaus in der Lage, ›Umkehrbefehle‹ zu geben! Der Befehl lautete nun: »Die 21. Panzerdivision greift mit Macht den westlich der Orne angelandeten Feind an, nur mit Teilen der Kampfgruppe VON LUCK den Brückenkopf ostwärts der Orne.« Dies kostete wiederum wertvolle Zeit, und so kam es, daß nur kleine Teile der 21. Panzerdivision gegen die englischen Luftlandetruppen vorgehen konnten. Allen Beteiligten war völlig klar, daß bei einem rechtzeitigen Eingreifen der 21. Panzerdivision die englischen Luftlandungen binnen kurzer Zeit hätten zerschlagen werden können.



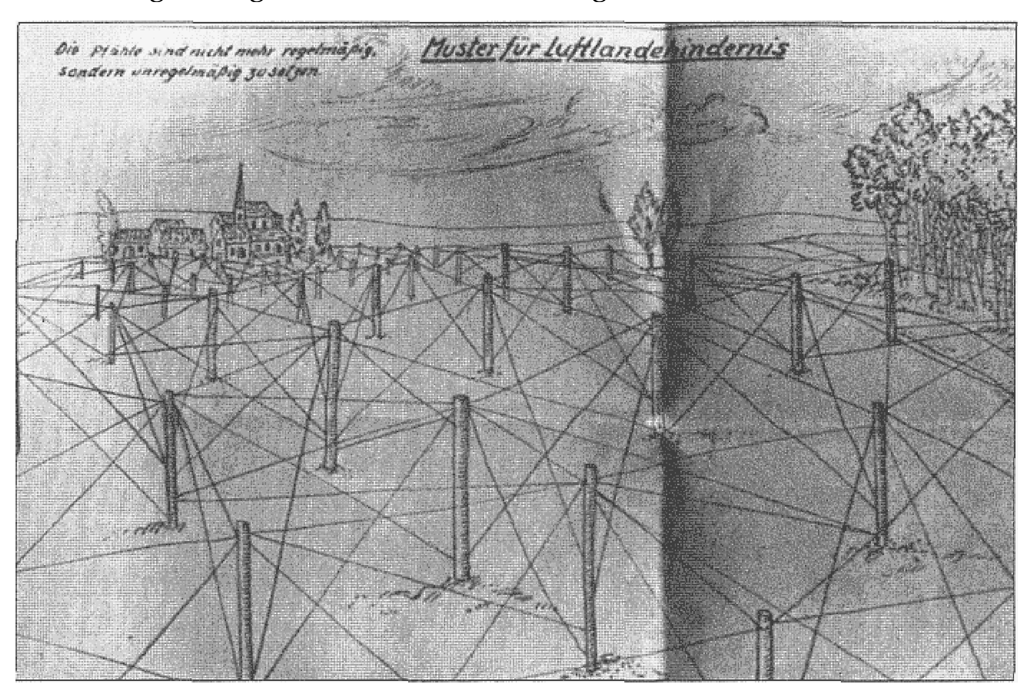
General der Artillerie Erich MARCKS (geb. 1891), er fiel am 12. Juni 1944 bei Hébé-crevon im Départment Manche.

Die fehlenden Minen der ›Rommelspargel‹

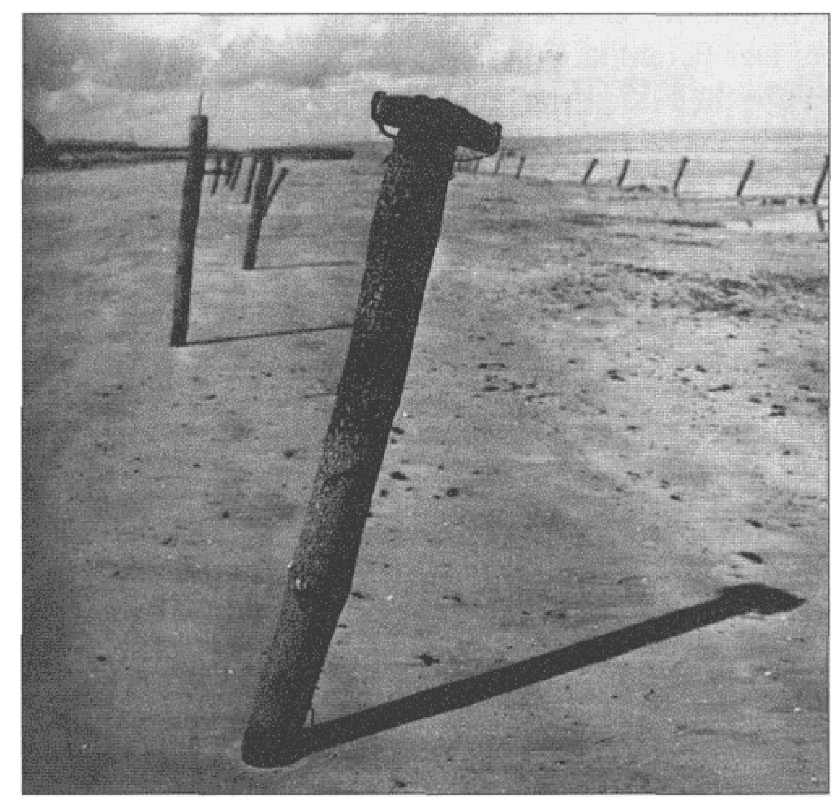
Als Feldmarschall Erwin ROMMEL Ende 1943 den Auftrag bekam, die deutsche Küstenabwehr im Westen auf Vordermann zu bringen, war ihm bewußt, daß nach den Erfahrungen in Italien die alliierten Luftlandetruppen mit ihren Lastenseglern und Fallschirmjägern eine potentiell tödliche Gefahr darstellen konnten. Außerdem hatten die Deutschen als Pioniere des Einsatzes von den Fallschirmjägern in der ersten

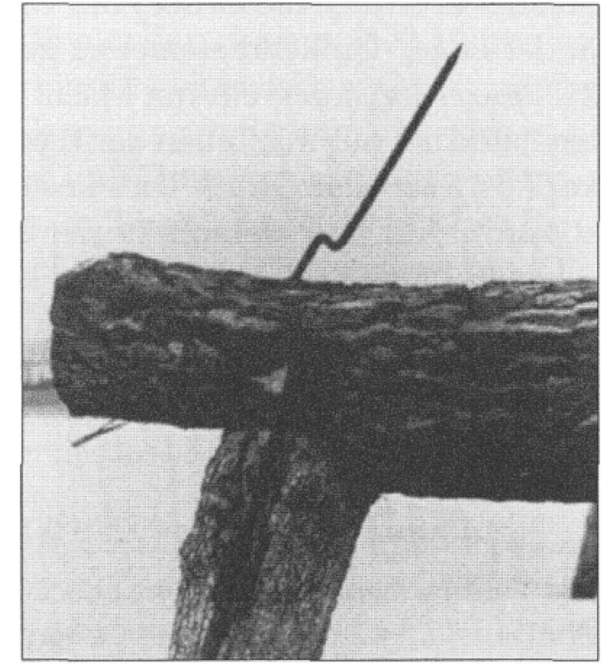
Kriegsphase bewiesen, daß Luftlandetruppen allein ganze Inseln erobern konnten, auch wenn ihre Verluste schrecklich waren.

ROMMEL erfand so den ›Rommelspargel‹. Dies waren hohe Pfeiler, die dicht gedrängt auf freien Feldern aufgerichtet wurden, um Lasten-



Handzeichnung ROMMELs für sein Luftlandehindernis ›Rommelspargel‹.





Unten links: Vorstrandhindernisse mit aufgesetzten Tellerminen, die erst nach der Landung eingebaut wurden. Rechts: Rammböcke mit ›Dosenöffnern‹. Andere waren mit gezahnten Stahlschienen versehen, an denen alliierte Lasten segler zerschellten.

segler und Fallschirmlandungen zu verhindern. An ihren Spitzen sollten sie Minen tragen. Hierfür waren die sich millionenfach in deutschen Depots, vor allem im Westraum, befindlichen französischen Schützenminen vorgesehen.

Es gelang deutschen Soldaten und Arbeitsmännern der ›Organisation Todt‹ dann auch rechtzeitig vor der Landung, ›Rommelspargel‹ an vielen bedrohten Stellen in Frankreich aufzustellen. Das, was ihnen fehlte, waren die Minen zu ihrer Bestückung. In Depots in Frankreich befanden sich mehrere Millionen 1940 erbeutete französische Minen – man hätte sie nur an ROMMELs Truppen freigeben müssen. ROMMEL beschwor das OKW, diese endlich auszuliefern, aber es gab auch hier merkwürdige Verzögerungen von seiten der deutschen Nachschubdienste. Die Minen, die schon Monate vorher hätten ausgeliefert werden können, wurden erst in den ersten Junitagen an ROMMEL abgeschickt. Keine einzige konnte mehr vor Beginn der Landung in die ›Rommelspargel‹ eingebaut werden.[1]

[1] Samuel W. MITCHAM Jr., *The Desert Fox in Normandy,* Cooper Square 2001, S. 20 u. 61.

Schon ohne tödliche Sprengladung erwiesen sich die ›Rommelspargel‹ als Gefahr für die alliierten Lastensegler, und viele zerschellten an ihnen oder wurden beschädigt. Nur die wenigsten der alliierten Luftlandetruppen, die sich am 5. und 6. Juni 1944 über die lästigen Holzpfähle ROMMELs geärgert haben, dürften gewußt haben, daß sie um ein Haar einer noch viel tödlicheren Gefahr entgangen sind.

Am Ende hatte die 101. US-Luftlandedivision bei der nächtlichen Landung auf diese Weise trotzdem 30 Prozent ihrer Soldaten und 70 Prozent des Materials eingebüßt.

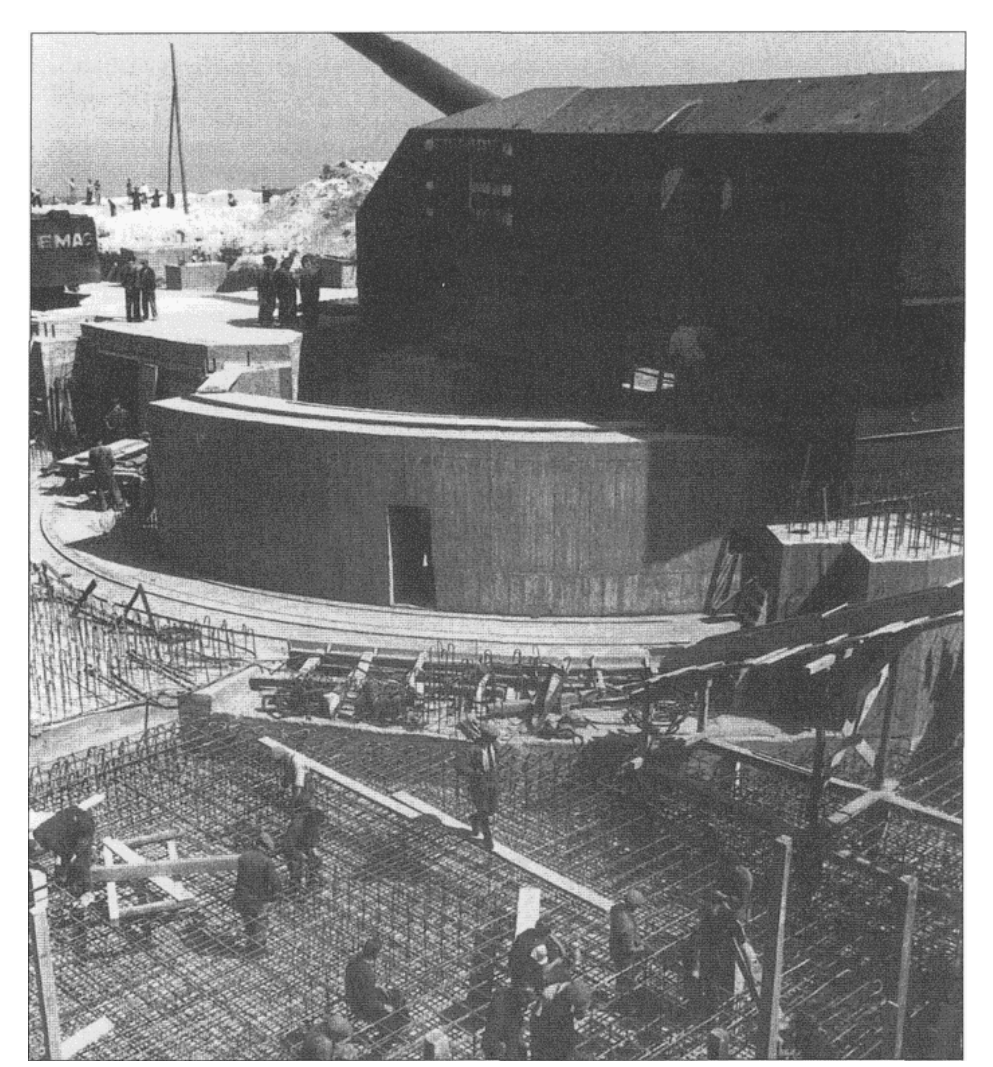


ROMMEL mit seinem Pionierführer, General Wilhelm MEISE. AUS: David IRVING, *Rommel,* Weltbild, Augsburg 1990.

Hat der Atlantikwall versagt?

»In drei Jahren gebaut, in drei Stunden durchbrochen!« Dieses Motto geistert noch heute durch die Köpfe, wenn es um die Rolle des Atlantikwalls während der Normandieinvasion im Juli 1944 geht.

Heute kann jeder kundige Frankreichtourist bestätigen, daß die großen Bunker des Atlantikwalls gerade da standen, wo keine Landung stattfand, während im eigentlichen Landungs-



Eine der unzähligen Baumaßnahmen am Atlantik-Wall, der nicht aus einer zusammenhängenden Befestigungsanlage bestand. 15 000 Bauwerke waren vorgesehen, im April 1943 waren 6250 fertig. Im März 1943 wurden 644 800 m³ gegossen, im April sogar 764 100 m³.

gebiet nur kleinere Anlagen zu finden sind. Tatsächlich war der Atlantikwall im Invasionsgebiet nur zu rund 20 Prozent vollendet, als es zur großen Bewährungsprobe kam, und tatsächlich konnten die deutschen Küstenbefestigungen an keiner Stelle die alliierte Landung abwehren. Waren sie deshalb ein Fehlschlag? Es wird dabei übersehen, daß es nach deutscher Ansicht nur die Aufgabe des Atlantikwalls war, die Alliierten so lange an der Küste festzunageln, bis es zum Gegenstoß mobiler gepanzerter Verbände von Wehrmacht und SS kam.

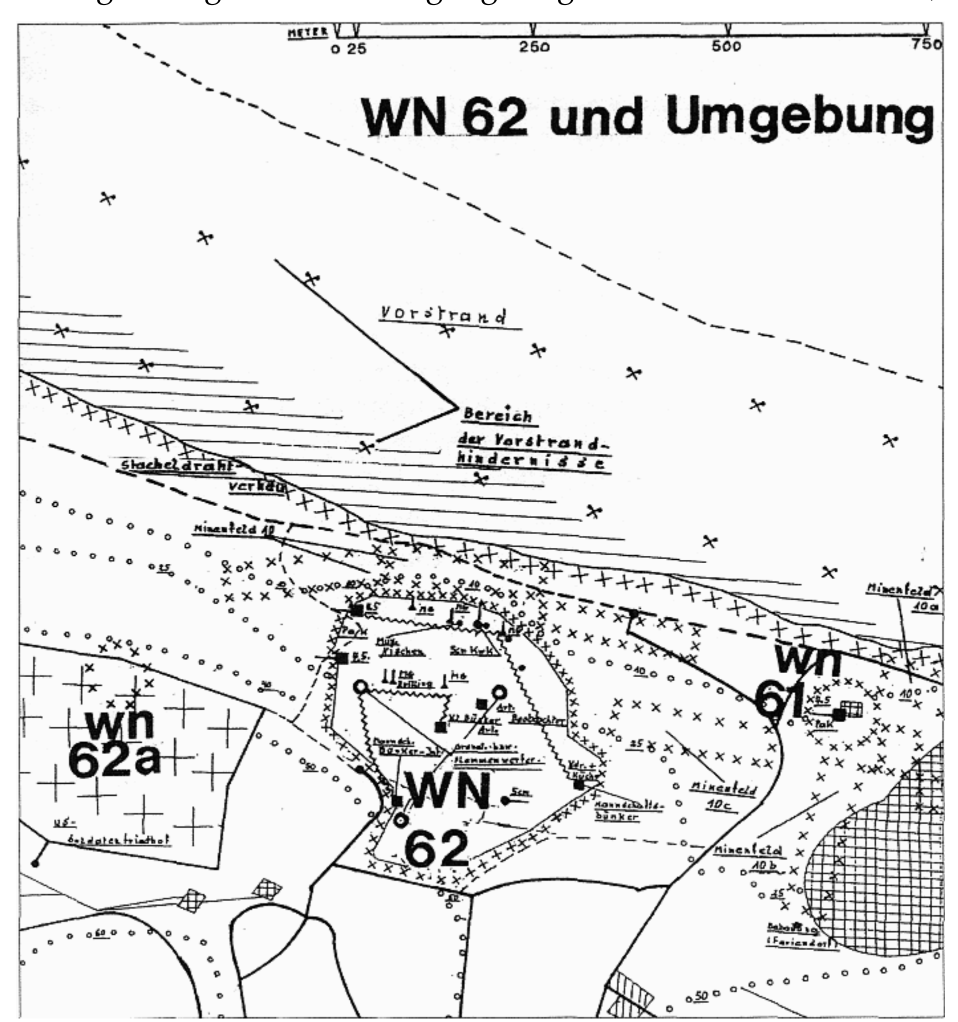
Es war von vornherein klar, daß der Wall allein die Landung nicht verhindern konnte. Alles, worauf es ankam, war der Zeitgewinn, den die befestigten Stellungen, Bunker und Küstenbatterien erreichen sollten.

Zwischen den deutschen Feldmarschällen VON RUNDSTEDT und ROMMEL war umstritten, ob die Panzerkräfte die alliierten Landungstruppen direkt am Strand zurückschlagen sollten, wie es ROMMEL wollte, oder ob die deutschen Hauptkräfte in sicherer Entfernung von der alliierten Schiffsartillerie weiter landeinwärts aufgestellt werden sollten, um die

vorstoßenden Invasionskräfte in offener Feldschlacht zu vernichten. Dies hätte einen Abstand von rund 30 bis 40 Kilometer von der Strandlinie entfernt bedeutet. Bis heute wird erbittert darüber gestritten, wer hier recht hatte. Die Deutschen entschieden sich im Zweiten Weltkrieg aber zu einem Kompromiß, der drei Panzerdivisionen in die Nähe der möglichen Landungsstrände kommen ließ: die 21. Panzerdivision, die 12. SS-Panzerdivision ›Hitler-Jugend‹ und die Panzer-Lehrdivision.

Unbestritten ist 60 Jahre nach Kriegsende, daß die Normandieinvasion am Abend des ersten Tages trotz aller materiellen Überlegenheit nirgendwo nach Plan verlaufen war. Den offiziellen Stellen der Amerikaner fällt es heute noch schwer, das wahre Ausmaß der blutigen Desaster beim Luftlandeunternehmen bei Sainte-Mère-Eglise und am ›Omaha‹-Stand bekanntzugeben. Die offizielle Zahl von 6603 Gefallenen ist unrealistisch niedrig. Die wirkliche Zahl der Gefallenen bei der Beinahe-Katastrophe vom 6. Juni 1944 ist ein gut gehütetes Geheimnis amerikanischer Armeearchive.[1]

Während die Amerikaner ihren Strandabschnitt ›Utah‹ bis zum Ende des Tages mit größter Anstrengung einigermaßen sichern konnten, war



[1] Hein SEVERLOH, *WN62*, HEK Creativ Verlag, Garbsen [4]2006, S. 1 63 f.



Oben: Hein SEVERLOH von der 1. Batterie des 352. Artillerie-Regiments. Links: Die von Hermann PIPER erstellte Karte mit dem Widerstandsnest 62 und Umgebung. Die Bewaffnung bestand aus zwei 7,5 cm-Panzerabwehrkanonen, Granatwerfern, mehreren Maschinengewehren, darunter ein Zwillings-MG. Aus: David IRVING *Schlacht um Europa,* DSZ, München 2004.



Leichen amerikanischer Soldaten am ersten Tag der Landung. Die genaue Zahl der Opfer ist nach wie vor ein gut gehütetes Geheimnis.

der Abschnitt ›Omaha‹ immer noch hart umkämpft, und die Überlebenden der 352. Infanteriedivision leisteten trotz extremen Munitionsmangels immer noch einen fürchterlichen Widerstand. Allein vor den zertrümmerten Resten des deutschen Stützpunkts WN62 lagen Tausende toter GIs am Strand. Sie waren größtenteils Opfer des MG-Schützen Hein SEVERLOH. Durch Zufall verfügte er über ein Test-MG 42 mit Böhlerlauf, mit dem über 20 000 Schuß ohne Laufwechsel abgegeben werden konnten. Es ist nicht auszudenken, was mit der Landung passiert wäre, wenn die Fa. Böhler ein Dutzend solcher ›Höllenfeuer‹-Geräte an den ›Atlantikwall‹ geliefert hätte.

Das 714. Tank-Bataillon hatte an ›Omaha‹ alle Panzer verloren, beim 743. Bataillon waren 27 von 44 gelandeten ›Sherman‹ abgeschossen worden.

Die Engländer konnten zwar ihre Strandabschnitte ›Gold‹ und ›Sword‹ anfänglich ziemlich schnell sichern, im Abschnitt ›Juno‹ gelang dies erst gegen 12.00 Uhr. Auch im englischen Landungsabschnitt verhinderte ein stärker als erwarteter deutscher Widerstand überall eine Ausweitung der Landeköpfe. Ein Zeichen für die Härte der Kämpfe an den britisch/kanadischen Landeabschnitten war, daß 22 von 100 AVRE-Panzer ›Churchill‹ und 12 von 50 Dreschflügelpanzern ›Sherman‹ am Landungstag vernichtet wurden. Viele weitere britische Tanks wurden außer Kampf gesetzt, konnten aber später geborgen werden.[1]

[1] Steven J. ZALOCA, *D-Day Fortifications in Normandy,* Ospray 2005, S. 58.

An allen Landungsstränden lagen Hunderte von ausgebrannten und zerschossenen Landungsbooten, so daß es nach Aussagen englischer Offiziere dort wie auf einem Schiffsschrottplatz in Nordschottland aussah.

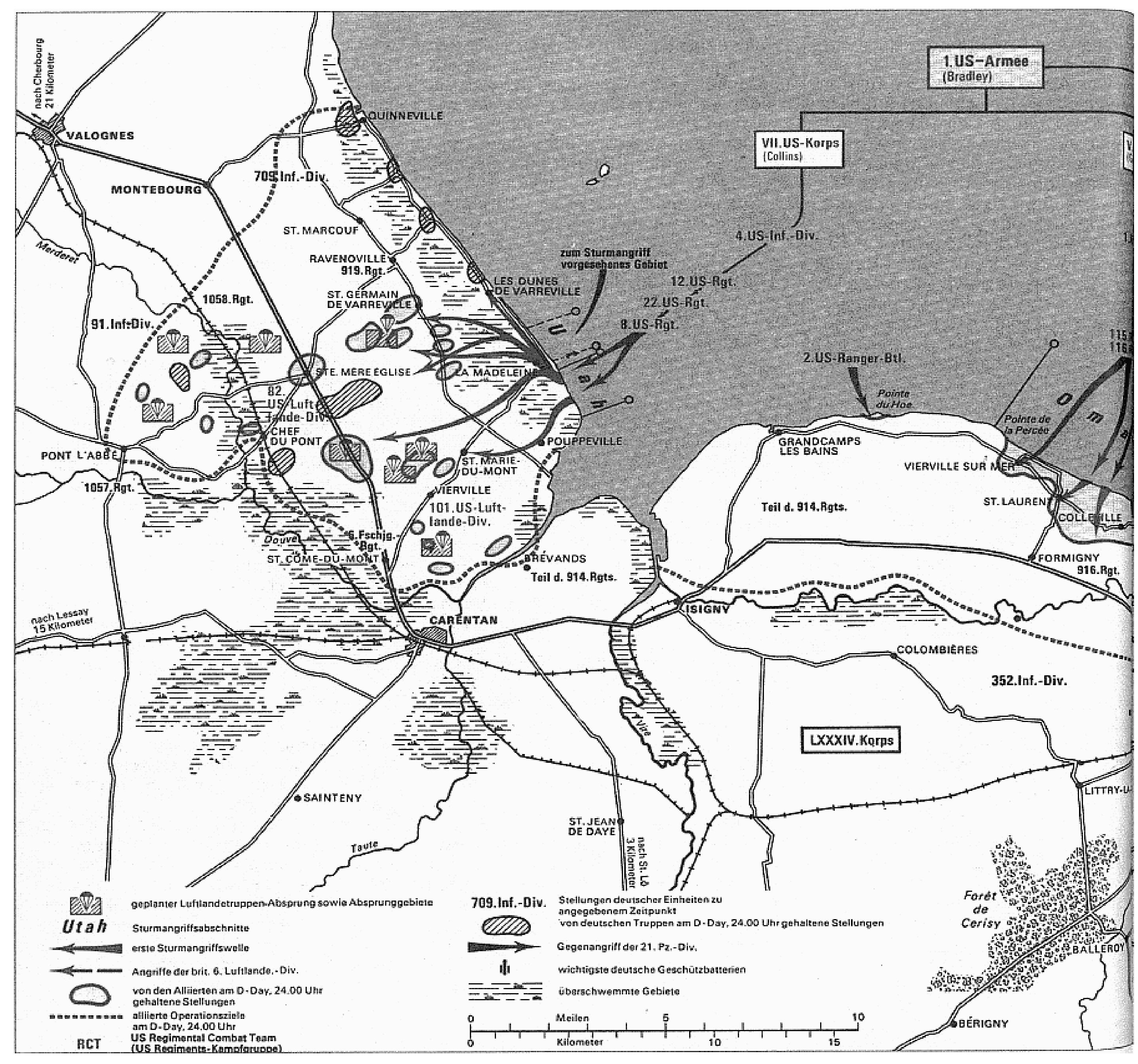
Auch bei den Briten werden einzelne Operationen am D-Day bis heute geheimnisvoll umnebelt, so daß hier die eigenen Schwierigkeiten (und Verluste) wohl größer waren, als man dies zuzugeben bereit ist.

Die durch den Atlantikwall durchgesickerten alliierten Kräfte waren in den ersten Stunden und Tagen noch keine ernst zu nehmende Streitmacht. Ein deutscher Gegenstoß, der nun wohl nach Plan kommen mußte, würde sie einfach wegfegen. Drei Panzerdivisionen standen dafür bereit, und es ist in der heutigen Kriegsgeschichte recht wenig umstritten, daß, hätte es im frontnahen Raum Caen einen deutschen Panzerführer gegeben, der am 6. Juni mit klarer und uneingeschränkter Befehlsgewalt über die Panzerkräfte aller drei Divisionen verfügt hätte, ohne Zweifel eine echte Chance da gewesen wäre, sowohl den amerikanischen als auch den englischen Landekopf einzudrücken.

Auf den Landeabschnitten erlitten die Alliierten schwere Verluste. Ein umfassender deutscher Panzervorstoß, der diese Schwächephase möglicherweise kriegsentscheidend hätte ausnutzen können, blieb aus.



Eine klassische Lehre der Kriegskunst lautet: Wenn der Angreifer das jenseitige Flußufer gewonnen hat, so befindet er sich in einem Zustand der Schwäche. In einer amphibischen Landeoperation stellte der Strand diesen Flußlauf der alten Landkriege dar. Dieser Schwächemo-



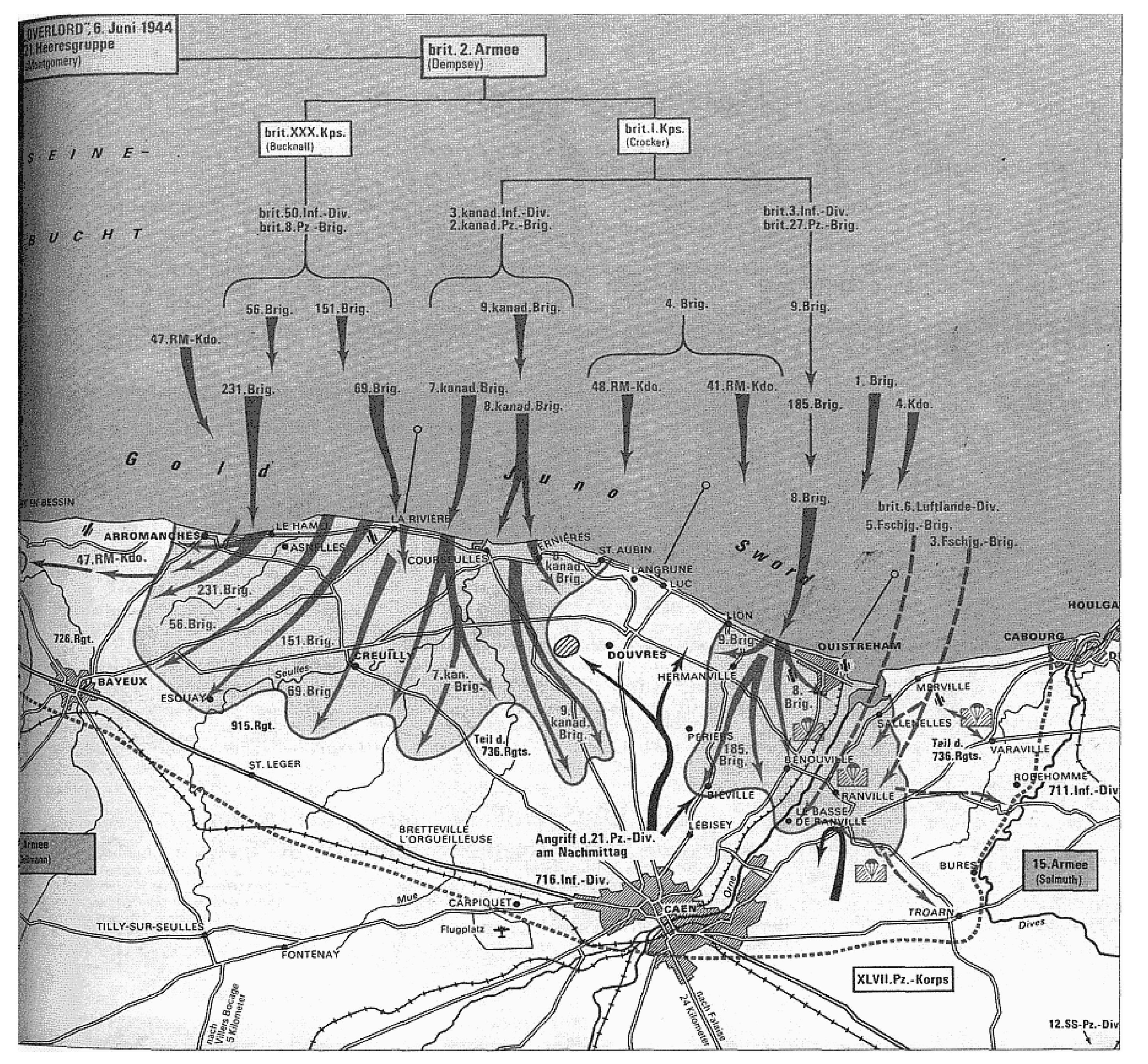
Lage am 6. Juni 1944 um 24 Uhr. Trotz lähmender Maßnahmen auf deutscher Seite haben die Alliierten ihre Tagesziele nicht erreicht, dennoch Brükkenköpfe in den einzelnen Landebereichen – mit Ausnahme von ›Omaha‹ – errichtet.

ment der alliierten Landetruppen war der ideale Zeitpunkt zum deutschen Gegenstoß. Auch die deutschen Verschwörer wußten dies und handelten danach.

Nur in einem Fall gelang ein deutscher Panzervorstoß an den Strand, der aber nach wenigen Stunden abgebrochen wurde.

Verzweifelt warteten so die überlebenden deutschen Verteidiger am Atlantikwall weiter auf die versprochenen Panzer, die nie kamen. Ihr Widerstand dauerte teilweise Tage.

So hielten im Luftwaffenstützpunkt Douvres mit dem Codenamen ›Distelfink‹, 2,5 Kilometer von der Küste entfernt, 238 Luftwaffensoldaten zusammen mit zu ihnen geflüchteten Heeressoldaten, 3 Pak, 3x5



cm-Kampfwagenkanonen, einem Dutzend Flammenwerfern und 20 MGs unter ihrem Kommandeur, Oberleutnant Kurt EGLE, allen alliierten Angriffen stand. Zehn lange Tage verteidigen sie ihren Stützpunkt und meldeten der deutschen Führung Einzelheiten über den alliierten Landekopf ›Juno‹, der sie von allen Seiten umgab. Ihre Hoffnungen wurden bitter enttäuscht, und am 16. Juni 1944 mußten sie ihren Widerstand, der eigentlich nur wenige Stunden bis Eintreffen der deutschen Panzer dauern sollte, einstellen und sich den Alliierten ergeben. Dies geschah nur, weil die Engländer Gas (!) in die Lüftungsschächte des Bunkers einleiteten. Die hierzu notwendigen Informationen stammten von Franzosen, die am Bau des Bunkers beteiligt waren.

Blinde Artillerie

Die deutsche Küstenartillerie in der Normandie verfügte über zahlreiche verbunkerte Feuerleit- und B-Stellen mit Strandsicht.

Sie enthielten hervorragende optische Entfernungsmesser und Zielfolgegeräte, um den Batterien die Verfolgung beweglicher Ziele wie Kriegsschiffe zu ermöglichen. Besonders die Geräte der Marinebatterien waren für ihre Genauigkeit bekannt.

Nur wenige Tage vor dem D-Day mußten auf ›Weisung von oben‹ sämtliche Telemetriegeräte aller Feuerleit- bzw. B-Stellen zu einer Inspektion nach Paris (!) eingezogen werden. Dem wurde Folge geleistet![1]

Andere B-Stellen, die gerade erst fertiggestellt worden waren, warteten wie die 21 cm-Batterie von St. Marcouf vergeblich auf diese Geräte. Auch die versprochenen Schutzblenden für die Scharten der Bunker kamen nie an. Aus dem Reichsgebiet waren sie aber schon lange vorher abgeschickt worden.

Als es dann an der Küste losging, waren die Feuerleit- und B-Stellen nur zu ungenauen Hilfsmessungen in der Lage und ohne Schutzblenden dem Feuer der alliierten Schiffsartillerie ausgesetzt.[2]

[1] Theo MUNZ, Information an den Verfasser vom 16. Juni 2003.

[2] Volker GREMLER, »*Bollwerk am Meer*« in: *DWJ* 06/2006.

Wer nahm der Küstenartillerie kurz vor der Landung die Munition weg? (künstlicher Munitionsmangel!)

Um die Mittagszeit des 6. Juni 1944 wollte der US-General Omar BRADLEY den Landungsstrand ›Omaha‹ aufgeben. Tatsächlich stand die amerikanische Invasionsarmee dort viele Stunden vor einer scheinbar sicheren Niederlage. Tausende von toten Soldaten lagen am Strand, ihre Amphibienpanzer waren entweder in der rauhen See untergegangen oder von der deutschen Pak abgeschossen worden. Luftaufnahmen von ›Omaha‹ zeigen gegen 12:00 Uhr bei der auflaufenden Flut das fürchterliche Bild des vom Blut gefärbten Meeres (roter Blutschlamm) und einem mehrere hundert Meter langen Saum aus ausgespülten Massen von toten oder verwundeten Körpern.[3] Das ›Unternehmen Blutbad‹ der Engländer drohte schreckliche Wirklichkeit zu werden.

Unzählige zerschossene Landungsboote lagen brennend und rauchend im seichten Wasser.

Bis heute nicht veröffentlichte Fotos eines berühmten US-Kriegsfotographen beweisen, daß amerikanische Offiziere eigene Soldaten erschossen, die nicht auf den Strand wollten.[4] Es schien, daß die deutsche 352. Infanteriedivision das Feld behaupten konnte. Schon um 8:30

[3] Hein SEVERLOH, *WN62*, HEK Creativ Verlag, Garbsen [4] 2006, S. 168.

[4] Information von Volker CREMLER vom 17. Mai 2006.